

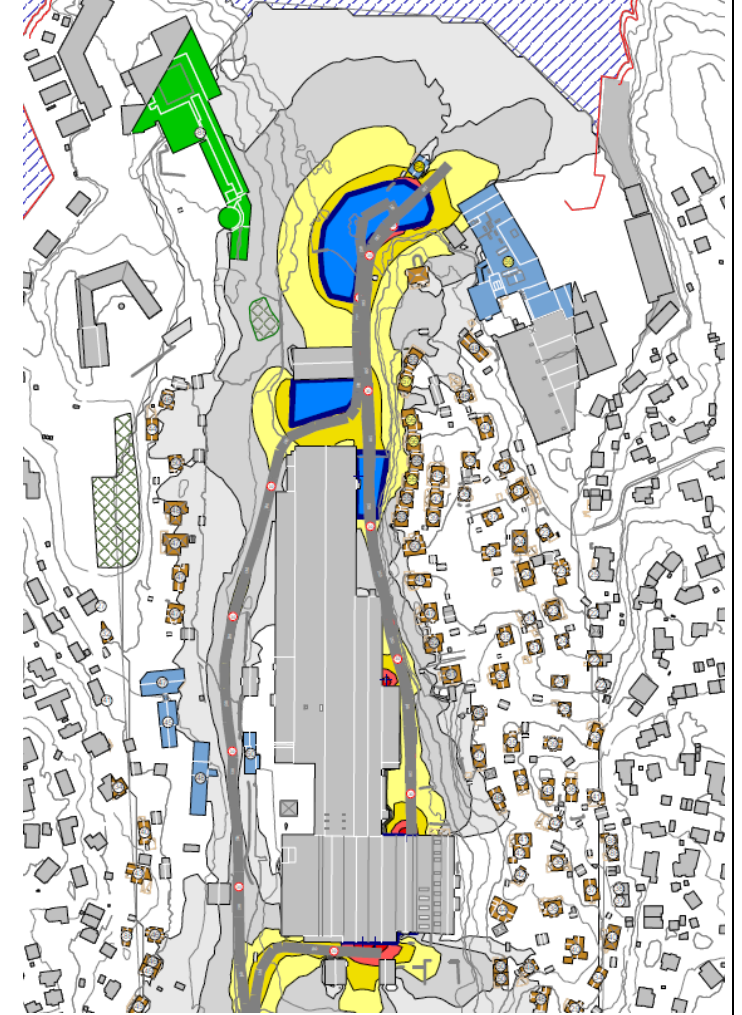
Merknadsskjema – planoppstart

Plannavn	Laksevåg, gnr. 149, bnr. 4 m.fl., Simonsviken næringspark
Arealplan-ID	71130000
Saksnummer	PLAN-2022/24304
Utarbeidet av	HOLON
Sist revidert	26.01.26

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
1	Private merknader: Øyvind Kristian Finsås, Styreleder Alfred Offerdals vei 23 A, 22.09.22	<ol style="list-style-type: none"> Det er et klart behov for utvidelse av Sjøkrigsskoleveien fra krysset Gravdalsveien. Det gjelder også selve krysset som har behov for en betydelig utvidelse for at større kjøretøy skal kunne passere i begge retninger. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til følge. Det er utarbeidet trafikkanalyse til planforslaget. Basert på trafikkanalysen er det utarbeidet en løsning for hvordan krysset Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien kan utbedres. Løsningen er regulert på plankartet og utformingen legger opp til en forbedring av plassering av tungtrafikk i krysset. Store kjøretøy kan passere i begge retninger. Det er også foreslått etablert et gangfelt og timeglassformet busstopp. Dette vil forbedre trafikksikkerheten i krysset ytterligere. Det foreslås også andre fartsdempende tiltak (fartsdumper), men dette er ikke regulert på plankartet. Vi er kjent med at fartsgrensen allerede er justert ned fra 50 km/t til 30 km/t i Gravdalsveien, dette er også en stor forbedring for trafikksikkerheten. Det jobbes for å få justert ned tilsvarende fartsgrense i Sjøkrigsskoleveien fra 50 km/t til 30 km/t. Det er i Sjøkrigsskoleveien regulert på plankartet - utvidet fortau samt oppstramming av avkjørsler. Det er utarbeidet vegtegnninger inklusive sporingskurver som er lagt ved planforslaget.
2	Kristin Vikane, Sjøkrigsskoleveien 18, 22.09.22	<ol style="list-style-type: none"> Trafikkbildet i Sjøkrigsskoleveien er allerede utfordrende, og det må derfor gjøres grundige vurderinger på dette området. Sjøkrigsskoleveien oppleves farlig stort sett hele dagen. Utfordringene er knyttet til økning i tungtrafikk og endring av Gravdalsveien til forkjørvei. Syklister blir ofte skvist mellom store kjøretøy. Det er eksempler på at syklister er presset og faller inn på fortauet for å unngå å bli nedkjørt. Krysset her er alltid blitt diskutert som farlig (de siste 25 årene), og er ikke blitt bedret med dagens tiltak. Utkjørsel fra lavblokken i Sjøkrigsskoleveien er tett på krysset og kamuflert av hekk, og gjør situasjonene enda farligere. I søndre innkjørsel til Simonsviken kjører mange som de har forkjørrett. El-sparkesykler har komplisert og gjort trafikkbildet vanskeligere. Det er slitasjen på veien i form av store huller og fortløpende lapping. Kommet etter etablering av Simonsviken. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til følge. Det er utarbeidet en grundig trafikkanalyse og konsekvensutredning trafikk samt en mobilitetsplan til planforslaget. Trafikkanalysen foreslår konkrete tiltak for å bedre trafikksikkerheten og reguleringsplanen tar opp i seg de foreslåtte tiltakene. Tas til følge. Det legges i Sjøkrigsskoleveien opp til å etablere et bredere fortau, samt justering av avkjørsler til/fra næringsparken som vil føre til bedre trafikksikkerhet. Sikt er betydelig forbedret i planforslaget. Krysset Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien utbedres. Trafikkanalysen har ikke identifisert forkjørretten som et problem, men peker på andre løsninger som vil gi betydelig bedre situasjon. Det etableres ikke egen sykkeltrasé i Sjøkrigsskoleveien. ÅDT og fartsgrense tilsier at det skal være både mulig og trafikksikkert, å dele vegbanen. Ny utforming og bedre sikt vil føre til bedre trafikksikkerhet.

2. Sjøkrigsskoleveien og krysset mot Gravidalsvegen er ikke egnet for mer trafikk, heller ikke utkjøringen fra Gravidalsveien til Lyderhornsveien.

lenger opp til utviding av dypvannskaien, som betyr at Lyreneset ikke vil bli ytterligere påvirket. Utklipp fra støyrapport lagt ved planforslaget:



Utklipp av kart over beregnet støynivå ved industristøy, normal drift, fra støyrapporten.

2. Tas delvis til følge. Det dokumenteres i trafikkanalysen utarbeidet til planforslaget at trafikksikkerheten for myke trafikanter ikke er tilstrekkelig i dagens situasjon. Det legges derfor opp til utbedring av krysset Sjøkrigsskoleveien/Gravidalsveien med flere tiltak som forbedrer trafikksikkerheten, i reguleringsplanen. Det skal etableres et gangfelt og timeglassformet busstopp. Timeglasstoppet vil bidra til å senke farten. Gangfeltet foreslås plassert slik at det følger krysningspunktene som er registrert og dokumentert i trafikkanalysen. Dette vil føre til mindre

			villkryssing. Det foreslås også å senke fartsgrensen (fartsgrensen i Gravdalsveien er allerede nedjustert) og legge inn andre fartsdempende tiltak, som fartsdumper. Krysset Gravdalsveien/Lyderhornsveien er vurdert til å ha tilstrekkelig kapasitet.
6	Morten Damm, Sjøkrigsskoleveien 6, 16.09.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Opplever at trafikkmengden til næringsparken har økt kraftig de siste årene. Av denne økningen anslår vi at en stor andel er tungtransport som vareleveranser og masseforflytninger. 2. Veinettet og gå/sykkelveier i området er ikke tilpasset. I tillegg fører etablering av Grønnevikken til en voldsom økning av myke trafikanter. Manglende skjerming til fortau, overganger, fartsreducerende tiltak og generell skilting i området er fraværende. Det er daglig farlige situasjoner her. Sjøkrigsskolen bidrar også med en betydelig miks av harde og myke trafikanter. Dette er et område der myke trafikanter er fullstendig overkjørt og videre utbygging etter vårt skjønn vil ikke være mulig. 3. I tillegg ber Damm om en vurdering av om dagens tungtrafikk er lovlig i henhold til gjeldende plan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Trafikkanalysen viser 12-13% tungtrafikkandel. Planforslaget legger opp til noe trafikkøkning, og vegene inklusive avkjørsler skal utbedres. Samtidig skal trafikkøkningen begrenses, ved at transport inn også benyttes til transport ut. Det er utarbeidet detaljplaner for veg som er innarbeidet i planforslaget. Vegutbedringene vil sørge for at trafiksikkerheten ivaretas. 2. Tas delvis til følge. Veg og fortau utbedres for å ivareta myke trafikanter. Et nytt fotgjengerfelt etableres også. Det skal etableres et gangfelt og timeglassformet busstopp. Dette vil forbedre trafiksikkerheten i krysset betydelig. Trafikken til/fra Sjøkrigsskolen er tatt med i trafikkanalysen. Planforslaget åpner for drøye 12.000 nye m2 BRA, men trafikkanalysen viser at trafikkøkningen likevel blir begrenset. 3. Tas til følge. Området er regulert til næring/industri i gjeldende plan fra 1964. Hverken den gamle eller nye reguleringsplan bestemmer hvilken trafikk som er lovlig. Men både gammel og ny plan legger opp til formål som innebærer at deler av trafikken blir tungtrafikk. Dette er uansett ikke ulovlig.
7	Kristine Johannessen, Nygårdsvikveien 47A, 01.10.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ikke støttet ref. negative eksternaliteter for nærmeste nabo. Denne type virksomhet bør forsøkes etableres på en mer egnet plass. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas ikke til følge. Simonsviken næringspark er svært godt egnet til dagens virksomheter. Nærheten mellom næring/industri og boligbebyggelse kan være krevende. Det er derfor gjort utredninger i form av støyrapporter, trafikkanalyse, forurensing i grunn m.m. Basert på utredningene er det foreslått konkrete tiltak, spesielt for utbedring av veg og kryss Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien, med bredere fortau, utbedring av avkjørsler, bedre sikt, fotgjengerfelt og anbefaling om senket hastighet. Det er klare begrensninger for når det er tillatt å gjennomføre støyfulle aktiviteter.
8	Bernt Arne Larsen, Furukollen 27B, 28.09.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Virksomheten medfører til tider mye støy i forbindelse med tromling og mye trafikk av større kjøretøy. I tørre perioder er det støvplager ved at støv virvles opp av biler og kosting. Dette vises ved støvnedfall på hagemøbler, terrasser etc. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Enkelte av disse temaene er vurdert og kartlagt i rapporter utarbeidet til planarbeidet, som støy og trafikk. Basert på disse er det foreslått konkrete tiltak, spesielt for utbedring av veg og kryss, med bredere fortau, fotgjengerfelt og en anbefaling om senket fartsgrense, m.m. Når det gjelder støy har næringsparken satt egne begrensninger for når det er forbud mot støyende aktiviteter for å kunne overholde kravene stilt i nasjonale retningslinjer. Det er ikke gjort undersøkelser for støv, men det er blant annet utført skjerming av portene. Det er gjennomført tiltak uavhengig av planen, som har bedret situasjonen i næringsparken.
9	Elfrid Soltvedt, Nygårdsvikveien 53, 16.10.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Er fortvilet over at det skal komme enda mer industri og bråk i sitt boligområde. Det har vi hatt i årevis på grunn av Næringsparken. Jeg er veldig imot at det blir enda en utbygging. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas ikke til følge. Planforslagets hovedformål er å legge til rette for eksisterende virksomheter som allerede er i næringsparken. Det legges til rette for noe høyere utnyttelse, men dette vil føre til lite endring og belastning på området rundt. Det vil bli noe økt trafikk og det er i planforslaget foreslått trafiksikkerhetstiltak og utbedring av vegene, samt sikt i avkjørsler og oppgradering av kryss Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien. Støyrapporten til planforslaget

			<p>omfatter alle virksomhetene i planen. Fire boliger ligger i gul støysone, jf. støyrapporten. Støyrapporten foreslår avbøtende tiltak for industristøyen, som ikke er relevante for reguleringsplanen. Disse tiltakene er knyttet til drift:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unngå tomgangskjøring. - Dempe lydnivå fra ryggealarmer, eventuelt erstatte ryggealarmer med kameraer eller andre tiltak som ikke går på bekostning av sikkerheten. - Unngå arbeider på kveld og på natt. - Vurdere tiltak som begrenser slag og dunkelyder fra lasting med paller. - Administrative tiltak slik som registrering av klager og god kommunikasjon med beboere. - Bestemmelse som ikke åpner for støyende aktiviteter på natt. - Etablere landstrømanlegg på kaien for å unngå bruk av hjelpemotor på natt. - Unngå lasting på kaien på kveld og på natt.
10	Bernt Iversen, Johan Berentsens vei 145 (medlem av Nygårdsvik Vel)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Envir fremstår lite egnet i Simonsviken næringspark, grunnet støy, luftforurensning og kvelende lastebiltrafikk. En tredobling i masser fører til 150 000 tonn. Resultatet blir minimum 12 biler på veien til enhver tid, med tur-retur. Da bilene ikke kommer jevnt vil trafikken periodevis kunne komme opp i 60 biler per time, da en bil hvert minutt. Dette vil bli opplevet som særdeles negativt for alle i nabolaget samt store trafikale problemer. 2. Envirs virksomhet vil også skape store problemer for de mange skoler og barnehager i nærområdet. 3. Envir søker om å utvide eksisterende kai. Det er ingen saklig grunn for å utvide den. Simonsviken næringspark har også betydning at de ikke skal øke den totale virksomheten utover dagens nivå, på informasjonsmøte 27.09.2022. Sjøkrigsskolen vil som nærmeste nabo til Simonsviken kai bli sterkt plaget. Lasting ved kai er allerede meget støyende når det pågår. Det vil bli uutholdelig og ødeleggende for boligområdet og Lyreneset Friluftsområde. 4. Hele Damsgårdsundet er renset for industri, og det er snakk om det samme på Dokken. I dag er Laksevåneset fremdeles godt egnet for industrivirksomhet. Skal det også konverteres til boliger? Skal man forsøke å presse resten av industri og havn inn i Simonsviken-området, til stor sjenanse for alle? 5. I Bergen kommunes brev 23.08.22 side 5, henviser til at planarbeidet må redegjøre for at planen ikke medfører økt støy, økt forurensning, økt trafikkbelastning eller andre vesentlige ulemper for omgivelsene. Iversen kan vanskelig se at Envirs planer er forenlig med dette. Envir bør derfor anmodes om å finne annen og mer velegnet lokasjon for sin virksomhet. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas ikke til følge. Envir har tillatelse fra miljømyndighetene til mellomlagring, behandling og utskipping av forurenset jord og andre masser. Et stort, veletablert næringsområde med god tilgang både til det overordnede veinettet og sjø er svært velegnet for nettopp et slikt formål. Beregningen som er gjort av merknadsstiller stemmer ikke overens med målinger gjort i trafikkanalysen. 2. Tas delvis til følge. Trafikksikkerhet, spesielt trygg skoleveg, har vært del av planarbeidet. Fortau skal utbedres, med ekstra bredde. Det anbefales også at fartsgrensen senkes. Etter oppstart av planarbeidet er allerede fartsgrensen i Gravdalsveien redusert fra 50 km/t til 30 km/t. Det legges opp til utbedring av krysset Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien med flere tiltak som forbedrer trafikksikkerheten i reguleringsplanen. Det skal også etableres et gangfelt og timeglassformet busstopp. Timeglasstoppet vil bidra til å senke farten. Gangfeltet foreslås plassert slik at det følger krysningspunktene som er registrert og dokumentert i trafikkanalysen. Dette vil føre til mindre villkryssing. Samlet vil tiltakene som foreslått føre til tryggere skolevei. 3. Tas til følge. Kaianlegget skal ikke utvides ytterligere. Kaianlegget vil fortsatt benyttes til å transportere masser. Støy fra eksisterende kaianlegg er kartlagt og beregnet. 4. Tas til følge. Områdene merknadsstiller nevner reguleres ikke i planforslaget for Simonsviken Næringspark. Det legges heller ikke opp til at industri som flytter fra disse områdene skal etableres i Simonsviken. Planforslaget åpner for noe høyere utnyttelse, men dette er ikke til ulempe for naboer. Planforslaget legger heller opp til en bedring sammenliknet med dagens situasjon. 5. Tas delvis til følge. Planforslaget legger opp til å bedre situasjonen, spesielt med tanke på trafikksikkerhet, som i dag ikke er god nok. Lokasjonen i næringsparken er svært fordelaktig for Envir, med tanke på klima og miljøhensyn, sentralt i Bergen og med kort veg til hovedvegssystem. Eksisterende bebyggelse utnyttes også best til nærings- og industriformål. Det er utarbeidet støyrapport, trafikkanalyse og

			konsekvensutredning trafikk, mobilitetsanalyse og konsekvensutredning forurensing i grunn – lagt ved planforslaget.
11	Nygårdsvik velforening v/ Arnstein Mjelde, Nygårdsvikveien 9	<ol style="list-style-type: none"> Velforeningen ser positivt på at eksisterende reguleringsplaner skal erstattes av en detaljregulering som forholder seg til kommuneplanen. KPA2018 har flere føringer, som forventes at blir fulgt i det videre arbeidet. Bergen kommune bekrefter dette gjennom sine uttalelser så langt: <ul style="list-style-type: none"> Næringsvirksomhet som medfører støy, forurensning, vesentlig trafikkøkning eller andre vesentlige ulemper for omgivelsene, tillates ikke Konsekvenser for omgivelsene vil være avgjørende for hvilke typer næringsformål som kan tillates Konsekvenser for friområdet på Lyreneset ved en utvidelse av kaiområdet må belyses Det etterlyses også mer info om dypvannskaiens effekt på tungtrafikk Planarbeidet må ikke føre til negative konsekvenser for opphold og aktivitet ved nærliggende områder Det oppfordres til involvering av nærmiljøet utover lovens minstekrav Envir driver med et volum på 50 000 tonn årlig og det er allerede store utfordringer for naboer som klager over støy, støy og trafikk knyttet til denne virksomheten. Envir passer svært dårlig inn i et nabolag som dette og bryter tvert med kommuneplanen. I stedet for å begrense eller flytte bort denne upassende virksomheten søkes det nå i egen sak å tredoble Envirs virksomhet til 150 000 tonn årlig. Tilknyttet Envirs virksomhet søkes det også om å etablere en stor internasjonal dypvannskai. Dette er et tydelig tegn på at den støyende og støvende lastingen/lossingen skal økes i stor grad- til stor sjenanse for naboer og helt i strid med føringene i kommuneplanen. Det er derfor viktig at Bergen kommune stopper Envirs søknad om å tredoble støyen og den upassende virksomheten i Simonsviken og sikrer at detaljreguleringssaken gjennomføres først. Så kan Envir senere søke om endringer innenfor detaljreguleringens rammer. Det vil jo være underlig hvis Bergen kommune skulle tillate et tiltak som grovt bryter med kommuneplanen samtidig som detaljregulering pågår. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til følge. Planarbeidet tar utgangspunkt i KPA. I realiteten kan ikke planen forholde seg til at området i KPA er delt mellom Ytre fortettingssone og Øvrig byggesone. Planforslaget regulerer Simonsviken næringspark som om området i sin helhet ligger i ytre fortettingssone. Ytre fortettingssone er heller ikke uten videre en helt hensiktsmessig overordnet ramme for en av Bergens største næringsparker og Laksevåg bydels største arbeidsplass. Det viktigste i denne sammenheng er derfor at planen fastslår en fremtidsrettet formåls- og utnyttelsesramme for et stort næringsanlegg som bidrar til å etterleve og følge opp bl.a. følgende av KPAs hovedmål: <i>sørge for en grønn, bærekraftig og klimanøytral byutvikling - oppgradere sosial, teknisk og blågrønn infrastruktur for å muliggjøre en tettbygd by fremme effektiv ressursutnyttelse, gjenbruk og deling</i> Tas til følge. Punktene som velforeningen viser til, er viktige tema i planarbeidet. Det er utarbeidet støyrapport, trafikkanalyse, konsekvensutredning trafikk, mobilitetsplan og konsekvensutredning forurensing i grunn. Støyrapporten til planforslaget omfatter alle virksomhetene i planen. Fire boliger ligger i gul støysone, jf. støyrapporten. Det er i støyrapporten foreslått driftsmessige tiltak. Etablering av lagerbygg (allerede gitt rammetillatelse) ved kaien slik at aktivitet som i dag skjer utendørs kan flyttes inn, er også et viktig tiltak. Dypvannskaien skal ikke utvides og er derfor ikke utredet ytterligere. Det legges opp til flere tiltak for å bedre trafikksikkerheten. Veg og fortau utbedres for å ivareta myke trafikanter. Det skal etableres et gangfelt og timeglassformet busstopp i krysset Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien. Dette vil forbedre trafikksikkerheten i krysset betydelig. Det foreslås også å senke fartsgrensen og legge inn andre fartsdempende tiltak, som fartsdumper. Vi er kjent med at fartsgrensen allerede er justert ned fra 50 km/t til 30 km/t i Gravdalsveien, dette er også en stor forbedring for trafikksikkerheten. Det jobbes for å få justert ned tilsvarende fartsgrense i Sjøkrigsskoleveien fra 50 km/t til 30 km/t. Tas ikke til følge. Økning i virksomhet betyr ikke en tilsvarende økning i ulemper. Envirs virksomhet må naturligvis forholde seg til krav og retningslinjer blant annet gitt for støy i konsesjonsvilkårene. Ved at det gjennomføres en helhetlig planprosess slik som nå blir alle temaer utredet. Dette er ikke gjort i tidligere plan, og ikke blitt gjort like helhetlig ved etablering av andre tiltak. Tas ikke til følge. Konsesjonen til Envir for å utvide deres virksomhet er allerede gitt, denne merkningen er dermed ikke lenger relevant. Det er Statsforvalter i Vestland som gir konsesjon for slik virksomhet. Ettersom denne er gitt, vil ikke reguleringsplanen legge opp til flytting av Envir, men heller tilrettelegge for virksomheten, innenfor de føringene som er gitt.

12	Nina S Sæle, Furukollen 15	<ol style="list-style-type: none"> Klager på utvidelse av Simonsviken samt Envir sitt nye løyve til å håndtere farlig avfall: <ul style="list-style-type: none"> Livskvalitet for beboere og brukere av Lyreneset friområde Ikke egnet for tungindustri Lyreneset friområde: Bynært friområde andre støykrav, brukes av svært mange, barnehager og skoler Forurensning: Støy, forurensning til sjø Trafikkavvikling: Sjøkrigsskoleveien, kryss Sjøkrigsskoleveien og Gravidalsveien, kryss Gravidalsveien og Lyderhornsveien Rødlistede dyrearter Planer bør kombineres med Nygårdsviken 	<ol style="list-style-type: none"> Tas delvis til følge. Envir har ikke løyve for å håndtere farlig avfall. De kan håndtere og prosessere forurensede masser. Det er svært strenge retningslinjer og krav til hvordan dette gjøres, som håndteres av Statsforvalter i Vestland. Det er også Statsforvalter som gir konsesjon for slik virksomhet. Ettersom denne allerede er gitt, vil ikke reguleringsplanen legge opp til flytting av Envir, men heller tilrettelegge for virksomheten, innenfor de føringene som er gitt. Det er utarbeidet en konsekvensutredning for naturmangfold i planarbeidet. I denne kommer det frem at det kun er den rødlistede arten ask som er observert innenfor området. Det er også observert flere fuglearter, men ingen av disse har naturlig hekkeplass innenfor området. Planområdet er avklart med Bergen kommune og utgangspunktet er å lage en reguleringsplan kun for Simonsviken næringspark, med tilhørende arealer. Planforslaget foreslår en rekke utbedringer av vegene Gravidalsvegen og Sjøkrigsskoleveien.
13	Håkon Brekke, Nygårdsviken 47C	<ol style="list-style-type: none"> Med en ny detaljregulering for området kan vi ikke se at fordelene er større enn ulemperne. Dette angår spesielt støy og forurensning. Dagen situasjon er svært belastende for naboer og med en tredobling vil støyen naturligvis øke. Dagens støysituasjon fra lastning/lossing til og fra skip er allerede uutholdelig, en tredobling av volumet vil selvsagt øke støyen betraktelig. Støtter ikke ny detaljregulering grunnet de negative konsekvensene for nærmeste naboer og nærområdet. Dette bør flyttes til en mer egnet plass. I KPA ser en at området befinner seg i ytre fortettingssone hvor «Næringsvirksomheter som medfører støy, forurensning, vesentlig økt trafikkbelastning eller andre vesentlige ulemper for omgivelsene tillates ikke.» Envir er en bedrift som treffer på alle disse punktene: Støy, forurensning av lokalmiljøet, mtp. støv og damp som det ikke er gjort prøver av, vesentlig økt trafikkbelastning. Det er vanskelig å se at det kan tillates å i det hele tatt å drive med slik virksomhet i området. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas delvis til følge. Det er utarbeidet flere rapporter som anbefaler ulike tiltak. Det er utarbeidet støyrapport, trafikkanalyse, konsekvensutredning trafikk, mobilitetsplan og konsekvensutredning forurensning i grunn. Støyrapporten til planforslaget omfatter alle virksomhetene i planen. Ved at det gjennomføres en helhetlig planprosess slik som nå blir alle temaer utredet. Dette er ikke gjort i tidligere plan, og ikke blitt gjort like helhetlig ved etablering av andre tiltak. Lokasjonen i næringsparken er svært fordelaktig for Envir, med tanke på klima og miljøhensyn. Eksisterende bebyggelse utnyttes også best med bruk til næring/industriformål. Virksomheter innenfor næringsparken må følge retningslinjer og krav. Plasseringen skal derfor ikke være til sjenanse for naboer. Det er også Statsforvalteren i Vestland som gir konsesjon for slik virksomhet. Ettersom denne allerede er gitt, vil ikke reguleringsplanen legge opp til flytting av Envir, men heller tilrettelegge for virksomheten, innenfor de føringene som er gitt.
14	Harald Kleivdal, Johan Berentsens vei 73	<ol style="list-style-type: none"> Nygårdsvik og Simonsviken bør slås sammen til ett industriområde. All tungtrafikk som går gjennom boligområdene i Johan Berentsens vei og Nygårdsvikveien bør fjernes. Tungtrafikk til Nygårdsviken bør følge Sjøkrigsskoleveien via Simonsviken i nord til Nygårdsviken. Trafikkbelastningen på boligområdene er stor og skaper til dels store problemer for beboerne. Særlig gjelder dette Nygårdsvikveien (smal vei og nesten alltid full av parkerte biler). Når kommunen trekker ut valseverktomten av gjeldende reguleringsplan bør fokus være på det grønne skiftet og miljøet i boligområdene som blir igjen mellom Simonsviken næringspark og Kringsjøveien. Kleivdal har lagt ved et kart. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas ikke til følge. Planområdet er avklart med Bergen kommune og utgangspunktet er å lage en reguleringsplan kun for Simonsviken næringspark med tilhørende arealer. Tas ikke til følge. Planarbeidet i Simonsviken vil ikke regulere Nygårdsviken, Nygårdsvikveien eller Johan Berentsens vei. Det er hverken ønskelig med økt trafikk i Sjøkrigsskoleveien eller økt intern trafikk gjennom næringsparken på tvers av interne transportkorridorer og laste- og lossareal både av miljø- og sikkerhetsgrunner. Tas delvis til følge. Det er noe uklart hva som menes med merknaden. Planforslaget har fokus på bomiljøet rundt. Envir som virksomhet er viktig i forhold til en grønnere håndtering av forurensede masser, hvor den sentrale plasseringen av bedriften er viktig blant annet med tanke annet transportlengder.
15	Anders Osa-Svanberg, Lyrenesveien 15, 27.10.22	<ol style="list-style-type: none"> Positiv til mykere næring i indre del av området, som skaper aktivitet på kveldstid. Envir driver sjenerende aktivitet ved håndtering av farlig avfall, og ønsker å øke med tre ganger dagens nivå. Det mangler støyanalyser 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til følge. Planforslaget tillater formål tjenesteyting hvor for eksempel treningssenter inngår. Treningssenteret vil være åpent på kveldstid. Flere av lokalene i næringsparken benyttes på kveldstid.

		<p>på hvordan en utbygging vil redusere støy for nærområdet slik Simonsviken næringspark påstår. Et nytt bygg vil ikke vil ikke skjerme hovedvekten av boliger eller Lyreneset for støy.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Dagens tungindustri ved bynært friluftsområde og midt i et boligområde bør ikke få utvide dagens drift. Vil føre til vesentlig ulempe og nedsatt livskvalitet for nærområdet. Det fremkommer ikke utredning av påvirkningen av økt tungtrafikk, særlig for myke trafikanter, og skoler og barnehager. 4. For allmennheten fremstår Simonsviken næringspark og Nygårdsviken industriområde som ett område. Begge bør derfor inngå i en plan for å sikre at totalbelastningen blir vurdert. 5. Simonsviken viser til en godkjent utfylling, som vi ikke kan se er godkjent, da Statsforvalter motsatte seg dette grunnet manglende arealplan. Både Simonsviken og Nygårdsviken har kai med ISPS godkjenning. Hvordan vil totalbelastningen bli på området ved en utvidelse av kaien i Simonsviken? 6. Ved utfylling i sjø bringer det kaiområdet mer midt i Nygårdsviken og dermed øker forurensningen av dalføret. Det vises til forurensset havbunn ved omsøkt utfylling. Da det er beviselig utslipp av forurensset masse til sjø fra Envir, er det ikke sagt at en tildekking av den vil føre til bedre bunnforhold, da ny forurensing vil bli tilført slik det driftes i dag. 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Tas delvis til følge. Envir håndterer ikke farlig avfall, men forurensede masser. Det er utarbeidet en støyrapport til planforslaget, som er vanlig praksis. Støyrapporten foreslår flere driftsmessige tiltak. 3. Tas delvis til følge. Planforslaget skal ikke medføre mer ulemper enn dagens situasjon. Planen legger heller opp til å bedre situasjonen, spesielt med tanke på trafikksikkerhet, som i dag ikke er god nok. Lokasjonen i næringsparken er svært fordelaktig for Envir, med tanke på klima og miljøsyn, sentralt i Bergen og med kort veg til hovedvegsystem. Eksisterende bebyggelse utnyttes også best til nærings- og industriformål. Trafikksikkerhet, spesielt trygg skoleveg, har vært del av planarbeidet. Fortau skal utbedres, med ekstra bredde. Det anbefales også at fartsgrensen senkes. Etter oppstart av planarbeidet er allerede fartsgrensen i Gravdalsveien redusert fra 50 km/t til 30 km/t. Det legges opp til utbedring av krysset Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien med flere tiltak, som vil forbedre trafikksikkerheten. Det skal også etableres et gangfelt og timeglassformet busstopp. Timeglasstoppet vil bidra til å senke farten. Gangfeltet foreslås plassert slik at det følger krysningspunktene som er registrert og dokumentert i trafikkanalysen. Dette vil føre til mindre villkryssing. Samlet vil tiltakene som foreslått føre til tryggere skolevei. 4. Tas ikke til følge. Planavgrensning er avklart med Bergen kommune. Dette planforslaget utarbeides kun for Simonsviken næringspark. Det er gjort helhetsvurderinger bl.a. i Strategiprogram for Laksevåg. 5. Tas delvis til følge. Planforslaget legger ikke opp til å utvide kaien legget ytterligere. Utvidelsen som er gjort ble ferdigstilt i 2023, ved byggesak: BYGG-2022/16007. 6. Tas delvis til følge. Det blir ikke ytterligere utfylling. Det er ikke riktig at forurensingen i sjø kommer fra Envir. Sedimentprøvene som påviser forurensing i havneområdet var alle gjennomført for 2020, som var året Envir flyttet inn i lokalene i Simonsviken.
16	Anne Karin Tolaas Myhre, Nygårdsvikveien 27, 26.10.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Viser til nabomøte 27.09.22 og at det var behov for ny reguleringsplan. Inntrykket er at bakgrunnen for ny plan er knyttet til Envir. Det skal utfylles i sjø, bygge av ny kai og nytt bygg på det økende arealet. Bygget er til Envir for å kunne behandle forurensede masser innendørs, og dermed øke virksomheten. 2. Søknadene må ses i sammenheng med ny reguleringsplan. Søknadene er rettet mot økt virksomhet som kamoufleres i et miljøperspektiv «som en viktig del av det grønne skiftet». Medvirkende årsak er støydempende og støvdempende tiltak for nabolaget da en ønsker å drive produksjon innendørs. 3. Det fremkommer ikke i referat fra nabomøtet at Envir stadig må søke nye dispensasjoner for driften sin og med ny reguleringsplan vil ikke dette være nødvendig. Vi naboer vet at dispensasjonene brytes, både i mengde og når på døgnet driften er. 4. Konsekvenser av utfylling i sjø: Medfører betydelig inngrep i naturen. Simonsviken og Nygårdsviken blir til ett sammenhengende havneområde. Store naturinngrep i sjøbunn og strandsoner. Ingen fremkomst for innbyggere/naboer. Lyreneset forringes både med 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Reguleringsplan må utarbeides for Simonsviken næringspark uavhengig av Envir sine forhold. Gjeldende reguleringsplan er utdatert, og har ikke reguleringsformål og reguleringsbestemmelser i samsvar med dagens krav til detaljregulering. En så stor næringspark vil stadig ha behov for å søke myndighetene om ulike endringer/justeringer på vegne av ulike leietakere. Slike søknader forutsetter en reguleringsplan av nyere dato. 2. Tas til orientering. Envir har tillatelse fra Statsforvalter i Vestland til mellomlagring, behandling og utskipping av forurensset jord og andre masser. Envir sin virksomhet er viktig for en miljøvennlig byggeindustri, dette er en realitet. En slik virksomhet bør også ha god tilknytning til overordnet veinett og sjø, hvilket gjør Simonsviken svært velegnet for nettopp et slikt formål. Behovet for etablering av nytt bygg er et støydempende tiltak, og tillater en utvidelse av virksomheten, innenfor rammene som tomtens tillater. Trafikk, støy og andre mulige ulemper er vurdert og funnet innenfor akseptable krav. 3. Tas til orientering. Reguleringsplan avklarer hva slags virksomheter som kan være i Simonsviken næringspark og på hvilke premisser. Planforslaget legger til rette for ulike typer næringsvirksomhet, industri,

		<p>støy og benyttelse. Topografien er slik at lyd slynges inn mot Lyreneset og bebyggelsen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Det er utenkelig at ny kai kun skal brukes av Envir. I nabomøtet ble det nevnt at ny kai kunne brukes av Bergen kommune som bynær havn. En kan derfor vente seg aktiviteter i havnen utover Envirs behov. Det vil føre til økt båttrafikk. Erfaring med båter i havn ved Nygårdsviken og Simonsviken er at landstrøm ikke benyttes. Båter legges i opplag ved høytider og helger for vedlikehold uten hensyn til støy, luft – eller lysforurensning. 6. Konsekvenser av økt produksjon: Støy fra trafikk og gravemaskiner, kraner og sollemaskiner, maskin som behandler masser. Envir ønsker å dempe støy ved å behandle masser innendørs. Vi vet at restavfallet skal transporteres bort enten med lastebil eller båt. Det brukes da gravemaskiner til langt ut på nattetid. Med en tredobling av masser regnes det med tilsvarende støy. De massene inneholder mye stein og medfører svært sjenerende støy. 7. Støv, rutiner for spyling skal overholdes. Det spyles støv til sjø. Om støvet stammer fra forurensede masser fremkommer ikke. Det er ikke gjort analyser av støv. Støv som spyles har trolig avrenning til sjø. Forurensning av sjø ved lasting og lossing. Damp ved varmebehandling av jordmasser. Skal være vanddamp, men det er ikke tatt prøver. Dampen legger seg som en massiv tåke over hele området og skygger for utsikt og sol. 8. Når på døgnet skal driften være og hvilke dager. Erfaringsmessig skilles ikke ukedager og helg/helligdager når det gjelder produksjon ved Envir. Viser til Miljødirektoratets retningslinjer for støy i arealplanlegging. Viser også til kommunal arealplanlegging der virksomheter som er av vesentlig ulempe for omgivelsene ikke skal tillates. 	<p>avfalls- og massehåndtering, arealkrevende varehandel og engros, kontor, samt privat og offentlig tjenesteyting.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Tas delvis til følge. Det legges ikke opp til ytterligere utfylling i sjø. Området åpnes ikke opp for allmennheten, dette er også tilfelle i dag. Dette er et industriområde. Ved støymålinger og beregninger er det vist at Lyreneset ikke blir betydelig påvirket av støy fra Simonsviken. 5. Tas til følge. Dette er ikke lenger relevant, ettersom den større dypvannskaieen ikke skal anlegges. Båter som ligger og forårsaker forurensing, støy og luft, over det som er tillatt, vil ikke fortsette. Det vil være krav om tilkobling til landstrøm ved opplegg utenom arbeidstid. Det er etablert landstrømanlegg ved kaianlegget. 6. Tas til orientering. I støyrapporten foreslås en rekke driftsmessige tiltak. Dette er tiltak som allerede er innarbeidet for virksomhetene i næringsparken. Støykrav i retningslinjene tillater ikke slik støy på kveldstid. 7. Tas til orientering. I 17.06.2024 fikk Envir innvilget tillatelse etter forurensingsloven. Ett av vilkårene for denne tillatelsen er at alt vann som benyttes i prosessen med å vaske masser skal samles opp og renses før det igjen kan benyttes ved anlegget. Dette er derfor et lukket løp, og vann er ikke tillatt sluppet ut i sjø. Denne påstanden er dermed ikke riktig. Det samme gjelder for vasking av masser med damp, hvor dampen ikke slippes ut. Denne må også være del av et lukket system, som renses før den kan brukes på nytt. 8. Tas til følge. Drift skal kun foregå i hverdager, med normaldrift mellom 07-16, som kan utvides til 19 ved noen tilfeller. T-1442, som gir retningslinjer for støy i arealplaner, skal følges.
17	Inger Johanne Bjørgvik, Nygårdsvikveien 43 A, 19.10.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. I varsel skrives det at planen vil kunne få virkning for miljø og samfunn. Ved gjennomgang av planinitiativet ser man fort at det uten tvil vil få store virkninger og ringvirkninger for begge deler. Fordelene for Bergen by, ytre Laksevåg, sentrale Laksevåg eller nærmiljøet er ikke overordnet eller hovedhensynet. Utover foreliggende plan frykter Bjørgvik at man på sikt kan risikere å motta stadige varsler om utvidelser av en næringspark hvor hensynet til omkringliggende boligområder og andre «myke» verdier stadig må vike. Det fremstår som det spilles på følelser for å få gjennom. 2. Det hevdes at selv om ny plan fører til noe støy har området vært industriområde siden 1916 med betydelig høyere støynivå, og at boligene ble etablert etterpå. Dette argumentet møter vi stadig fra næringsparkens eiere. Der er i nyere lovgivning fastsatt at boligområder har spesielt vern mot nyetablering/videreutvikling av industri. Bergen kommune tillot bygging av boligene Nygårdsvikveien 43A–49C på 1980-90-tallet med hager og soverom vendt mot næringsparken. Kommunen har plikt til å ivareta disse boligområdene. Det må støyskjermes mot naboer og omkringliggende sårbart miljø. Støyen i en eventuell anleggsperiode uansett størrelse ventes å være betydelig. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til følge. Det er utarbeidet konsekvensutredning for trafikk, natur og forurensing i grunn. 2. Tas til følge. En ny reguleringsplan vil bedre situasjonen fra dagens situasjon. Retningslinjer for støy(T-1442) kom først i 2005, etter disse boligene ble bygget, etter alle boliger i området har blitt bygget. Disse retningslinjene kan ikke ha direkte tilbakevirkende kraft. Samtidig vil nå dagens retningslinjer legges til grunn. Disse fører ikke til fjerning av næringsparken, men til tiltak som gjør at forholdene følger retningslinjene. Det settes også krav til støy i anleggsperioden. 3. Tas til følge. Det er utarbeidet støyrapport til planforslaget. Her kommer det frem at fire naboer ligger i gul støysone. Det er i støyrapporten foreslått driftsmessige tiltak. Støv er ikke lenger ansett som et problem ved næringsparken. Det er gjennomført tiltak, uavhengig av reguleringsplanen, som har bedret denne situasjonen. 4. Tas til orientering. Dette er gode forslag, men som ikke kan løses i en reguleringsplan. Det er strengt tatt ikke en del av det formelle planarbeidet, men blir selvsagt registrert og notert. Det er også kjent at disse forholdene er bedret etter varslet oppstart i 2022. I tillegg til nabomøtet avholdt høsten 2022 i forbindelse med oppstart ble det

		<p>3. I Grønn strategi skal Bergen være en foregangskommune hva gjelder miljøhensyn. Støy og støv er definert som miljøforurensning og det er derfor naturlig at man forebygger slik forurensning i stedet for å være i etterkant.</p> <p>4. Blikkvalseverket i sin tid hadde en HMS-avdeling i tillegg til døgnvakt med egen vakttelefon som naboer forholdt seg til. Det var jevnlig møter med velforeningen samt oppfølging av båter ved kaien, som benyttet landstrøm for å hindre nattestøy. Samarbeidet var godt og de brukte støyreduerte trucker og borviste båter som ikke brukte landstrøm. At støynivået var betydelig høyere den gang stemmer ikke. Støynivået har økt betraktelig den siste tiden. Midgardgruppen har vært fraværende vis-a-vis naboene siden oppkjøpet av Simonsviken næringspark. Det har siden da vært overtredelser av støygrenser fra Envir til alle tider. Hvor var varslinger og hensyn til naboer før oppstart og underveis i dette arbeidet? Dette er tatt opp med Envir og de lovet å ta grep. Det gjenstår å se om dette oppfylles.</p> <p>5. Bjørgvik har store bekymringer til kaien som ikke er godt nok omtalt i planen. Det spilles bevisst på at «for flerfunksjonelle Bergen med maritime tradisjoner er viktig å skape variasjon og aktivitet som skaper liv og opplevelseskvaliteter i sjøfronten», samt viktigheten av å beholde en dypvannskai som står i fare for å gå tapt. Bør byens havneaktivitet egentlig flytte hit? Utbygging av kai vil øke trafikken.</p> <p>6. Landstrøm benyttes ikke av båter ved kaien, heller ikke når skip ankommer midt på natten. Større og flere skip vil øke belastninger for naboer også nattestid. Er det fare for at vi får en containerhavn foran oss? I pkt. 12.2 fremheves at ny bebyggelse på dypvannskai vil føre til kvalitetsheving sett fra sjø. Hva med kvaliteten fra land? Hva da med trafikk til/fra utbygget kai med flere anløp av større skip? Større kai, flere skip, økt trafikk – mer støy!</p> <p>7. Det hevdes videre i planen at Envirns trafikk på det interne veinettet går ned i forhold til dagens nivå, hvor de angir reduksjon av masser fra 199 000 tonn til 150 000 tonn. Envir har i dag inne søknad om tredobling av tillatt massebehandling fra 50 000 tonn til 150 000 tonn fra januar 2023. I eget nabovarsel med svarfrist 1. oktober anmerker Envir en økning i lastebiltrafikk til 41 biler t/r per dag. I tillegg kommer transport til/fra mellomlagringshall/båt med 9 biler daglig – da er vi oppe i 100 lastebilturer per dag i området. Er ikke dette økt trafikk ift. dagens?</p> <p>8. Bjørgvik synes at Midgardgruppen i denne planen vil ha dem til å tro at de er den gode fe som kommer og omgjør næringsparken til grønt-/parkområde med redusert støy og trafikk. Disse vyene må konsekvensutredes, og myndigheter og kommunen må på banen og være i forkant.</p>	<p>avholdt et nytt nabomøte høsten 2025 med presentasjon av planforslaget. Referat fra begge nabomøtene er lagt ved planforslaget.</p> <p>5. Tas til følge. Det vil ikke bli ytterligere utvidelse av kaianlegget. Byens havneaktivitet vil ikke flyttes hit, men det kan bli noe økning av bruk av eksisterende anlegg. Det er etablert landstrømsanlegg ved kaianlegget. Landstrøm skal benyttes av båter som ligger til kai ved nattestid, og aktivitet ved kaianlegget skal stoppe kl 19, eller 20 senest, ved enkelte tilfeller.</p> <p>6. Tas delvis til følge. Det vil kun etableres et nytt lagerbygg ved kaien. Dette bygget har allerede fått rammetillatelse med vilkår om vedtatt reguleringsplan. Som allerede nevnt vil det ikke bli ytterligere utvidelse av kaianlegget. Kaianlegget reguleres i tråd med dagens situasjon.</p> <p>7. Tas delvis til følge. Det er riktig at det blir noe trafikkøkning, som dermed utløser behov for utbedringen av vegen samtidig som dagens situasjon heller ikke er god nok, jf. utarbeidet trafikkanalyse til planforslaget. Det legges derfor opp til flere tiltak for å bedre trafiksikkerheten. Veg og fortau utbedres for å ivareta mye trafikanter. Det skal etableres et gangfelt og timeglassformet busstopp. Dette vil forbedre trafiksikkerheten i krysset Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien betydelig. Det foreslås også å senke fartsgrensen og legge inn andre fartsdempende tiltak, som fartsdumper.</p> <p>8. Tas delvis til følge. Planforslaget er utarbeidet i samarbeid med Bergen kommune, og på basis av klare retningslinjer fra kommunen. I planprosessen er det blitt avholdt flere møter med ulike offentlige etater. Når kommunen anser planforslaget komplett, vil det legges ut på offentlig ettersyn. Konsekvensutredninger (trafikk, natur, forurensning i grunn) er også del av planarbeidet.</p>
18	Anne Karin Torsvik, Gravdalsveien 28B, 07.10.22	<p>1. Bare se til at barna er trygge på skoleveien. Senke farten i Gravdalsveien med fartshumper. Nå kjørers det i høy fart og trafikken er allerede økende etter utbyggingen i Gravdal med x antall boliger.</p>	<p>1. Tas til følge. Dette er et viktig mål med planforslaget. Trafiksikkerheten for mye trafikanter er ikke god nok i dag. Det legges derfor opp til flere tiltak for å bedre trafiksikkerheten i planforslaget. Veg og fortau utbedres for å ivareta mye trafikanter. Det skal etableres et gangfelt og timeglassformet busstopp. Dette vil</p>

			betydelig forbedre trafikksikkerheten i krysset. Det foreslås også å senke fartsgrensen og legge inn andre fartsdempende tiltak, som fartsdumper.
19	Velforeningen Nygårdsvikveien 43A, ved Alfred Rønning	<ol style="list-style-type: none"> 1. I planinitiativet vises det til at ny bygg på 3000 m² skal kunne benyttes til lagring og behandling av jordmasser. Ved byggesøknad om samme bygg, var bygget kun omtalt som lagerbygg. Vi kan ikke godta en tilsnikelse av industriaktiviteter i et prosjekt som er varslet som et lagerbygg. 2. Planinitiativet påstår at utvidelse av kai og nytt bygg vil dempe støy og skape bedre organisering. Og at et landstrømanlegg vil redusere støy fra skip. Dette er utsagn uten dokumentert virkelighet. Utvidelse av kaien betyr at støy og støv også vil skje lengre ute i sjøen, og vil dermed bety direkte eksponering av støy og støv for nabobebyggelsen, som i dag er skjermet for dette av kollen. Et nytt bygg vil ikke skjerme havnetrafikken. Det er landstrømanlegg på kaien og ingen kobler seg til dette når de ankommer uavhengig av tid. Det er ønsketenkning at dette vil fungere ved kaiutvidelse, da må det komme påbud. 3. Videre utdrag: <i>Det å ivareta dypvannskaiene og videreutvikle sjøaktiviteten bygger også opp om Bergens sjøfrontstrategi.</i> Her er det en agenda for å kunne øke havneaktiviteten i Simonsviken ut over Envir. Havneaktivitet vil øke betydelig med tilhørende støyproblematikk kanskje både dag og natt. Dette må Midgardgruppen kommentere. 4. Det er utfylling i sjø og utvidelse av dypvannskai som vil ruve i landskapet. Vi er redd for at endring av kaistruktur med hyppigere anløp av større skip vil frata beboerne sjøutsikt og føre til støyproblemer. Når det gjelder ENVIRs lemfeldige vurdering av en nedgang i trafikken på det interne veinettet må vi korrigere da massene ikke vil bli redusert, men tvert imot økt fra i dag 50 000 tonn til 150 000 tonn, hvilket vil bety trafikkøkning. 5. Planinitiativet viser til at planen vil forutsette at hele planområdet har samme status, og derfor ikke forholde seg kombinasjonen av Ytre fortettingssone og Øvrig byggesone. Detaljreguleringen har forrett foran KPA, og behandler området som fullstendig Ytre fortettingssone. Dette formålet er også ikke fullstendig hensiktsmessig for reguleringen. Her tvinges det frem en detaljreguleringsplan som tilsidesetter KPA. Bedrifter som Envir med sin støyende og støvende industriproduksjon og trafikkbelastning er ikke tillatt innenfor området til Simonsviken næringspark. Denne virksomheten bør flytte til et område som er regulert for dette. Det er synd at flytting ikke ble gjennomført. 6. Minner om hva Statsforvalter skrev i merknad til KPA2018: <i>For at eldre reguleringsplaner skal kunne legges til grunn for tiltak må reguleringsplanen endres til å samsvare med KPA, alternativt må det utarbeides og vedtas ny reguleringsplan som er i samsvar med KPA.</i> 7. Rønning viser til kommunens bestemmelse om støy i KPA. Det settes krav om at støy må utredes, spesielt for å opprettholde god folkehelse og livskvalitet. Den til enhver tid gjeldende versjonen av 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til følge. Det er riktig at det nå også sees på muligheten for at bygget også kan benyttes til behandling av masser. Det er ønskelig å bygge et nytt bygg, som kan benyttes for å optimalisere driften til Envir. Om bygget ikke skal være lagerbygg må det søkes om ny rammetillatelse. Det er derfor ikke et forsøk på å snike inn andre formål, men heller å skape en plan som tillater alle ønskede formål. 2. Tas delvis til følge. Kaienlegget vil ikke utvides ytterligere. Bygget som foreslås vil kunne skjerme for boliger på vestsiden av næringsparken, som et fysisk tiltak. Samtidig vil også etableringen av dette bygget, kunne bety at mer drift og støyende aktivitet kan flyttes inn i bygget. 3. Tas til følge. Dypvannskaiene skal ikke utvides ytterligere. Denne tematikken er derfor ikke relevant. 4. Tas delvis til følge. Det er ikke planlagt utvidelse av dypvannskaiene. Det er riktig at planforslaget fører til noe trafikkøkning, som dokumentert i trafikkanalysen vedlagt planforslaget. Det legges opp til flere tiltak for å bedre trafikksikkerheten. Veg og fortau utbedres for å ivareta myke trafikanter. Det skal etableres et gangfelt og timeglassformet busstopp. Dette vil forbedre trafikksikkerheten i krysset Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien betydelig. Det foreslås også å senke fartsgrensen og legge inn andre fartsdempende tiltak, som fartsdumper. 5. Tas ikke til følge. Dagens situasjon med omfattende næringsvirksomhet med industriell karakter - særlig den delen som ligger i «øvrig byggesone» - er ikke i tråd med KPA men kun med industriformålet i «gammel» reguleringsplan. Bergen kommune har gitt klarsignal for oppstart av reguleringen i klar erkjennelse av at dagens KPA er upresis og lite hensiktsmessig i forhold til en overordnet målsetting om å videreføre næringsområdet. Hensikten med planarbeidet er følgelig å videreføre og videreutvikle dagens formål og virksomheter, men på oppdaterte premisser mht. bl.a. miljø o.a. premisser som bl.a. kommer frem av KPA2018. 6. Tas til følge. Ny regulering er igangsatt nettopp for å gi dagens næringspark med sine formål og virksomheter en fremtidsrettet, planmessig ramme basert bl.a. på KPA2018. Dette er helt i samsvar med Statsforvalterens ønsker mht. næringsparkens videre utvikling. 7. Tas til følge. Bestemmelser fra kommunen og T-1442 er retningsgivende for planforslaget. Det legges også begrensninger for når støyende aktivitet kan gjennomføres, basert på T-1442. Dette skal primært foregå mellom 07-16, men kan ved enkelte tilfeller utvides til 19. 8. Tas ikke til følge. Envir drift gjør det mulig å behandle masser nær og i kort avstand til der byggeaktivitet skjer. Det begrenser transportavstander betydelig. Dette er viktige tiltak med tanke på bærekraft og utslipp. 9. Tas til følge. Det er, som påpekt i tidligere svar, gjennomført vurderinger og utredninger blant annet i støyrapport, trafikkanalyse, konsekvensutredning trafikk, mobilitetsplan og konsekvensutredning forurensing i grunn. Foreslåtte tiltak som hører hjemme i en reguleringsplan er innarbeidet i planforslaget. Det er foreslått og allerede

Ansvarelig for utarbeidelse av mal for skjema:

Byplanavdelingen, Plan- og bygningsetaten, Bergen kommune

Sist revidert: 16.10.2020

		<p>T-1442 skal legges til grunn. Om støynivå påvirker utenfor plangrense må denne utvides til å medta berørte områder. Om støy ikke håndteres tilstrekkelig er dette grunnlag for avvisning av reguleringsplanen.</p> <p>8. Utdrag fra planinitiativ: <i>Det er positivt med virksomheter tett på det overordnede veinettet, kaifasiliteter og nært sentrum. En bedrift som Envir alene representerer et viktig klimatilnærings tiltak og bidrag til «det grønne skiftet» i Bergensregionen.</i> Vi oppfatter Envir som en miljøverster. Envir alene er den største støyproduzenten i næringsparken. Det nære bomiljøet har verken sett noe til klimatilnærings tiltak eller det grønne skiftet. Her er det bare grått.</p> <p>9. Viser til medvirkning og konsekvensutredningsvurderingen. Utdrag: <i>Når dette er i drift vil næringsparken utgjøre en redusert belastning på nærmiljøet – og kanskje også samfunnsmessig i større skala, med tanke på trafikkbelastning, klimagasser og støy.</i> Her høres det ut som om planstiller og næringsparken er den gode fe ved å redusere belastningen på nærmiljø med klimatilnærings tiltak, trafikk- og støybegrensning. Dette er vi selvsagt positive til, men det krever at planstiller er i dialog og samarbeid med nærmiljøets velforeninger for å få en vellykket fremdrift og utvikling. Vi ser derfor frem til å bli kontaktet for en tettere dialog i fortsettelsen.</p>	<p>utført flere tiltak slik at naboer skal bli minst mulig berørt og informasjonen er bedret.</p>
20	Kjetil Myhre, Nygårdsvikveien 27,	<ol style="list-style-type: none"> 3000 m² nytt næringsareal. Hva er formålet? Utvidet areal antas å gi økt virksomhet og trafikk. Er arealet tiltenkt Envir? Envir driver med stor sjanse for omgivelsene mht. støy, støv, lasting/lossing og tungtrafikk. Virksomheten er uegnet nær boligbebyggelsen selv med dagens omfang. Nytten i form av arbeidsplasser er beskjeden, totalt antall arbeidsplasser oppgis til ca. 500 hvorav Envir etter eget utsagn bidrar med 5. Verdien som arbeidsplass er dermed marginal sett opp mot belastningene for omkringliggende boliger. Spesielt Envir frembringer mye tungtrafikk. Planforslaget tilrettelegger med tanke på Envirs plan for en tredobling av tilførte masser, med en tilsvarende økning av tungtrafikk. Utvidelse av kai er ytterligere et tiltak som er ment å tilrettelegge for utvidet drift hos Envir. Dagens bruk er svært sjenerende for omgivelsene, støy, støv, avrenning til sjø, lys og tungtrafikk. Endre status på kai. Det er brukt betegnelsen ISPS-havn. Det bemerkes at det vil åpne for mer uønsket bruk da det nå er definert som kai. Utvidelse av kai og nytt næringsbygg/lagerhall er ikke i tråd med vedtak om at det ikke tillates utvidelse av næringsvirksomhet som medfører støy, forurensning, trafikkbelastning eller andre ulemper for omgivelsene. Det anses som usannsynlig at denne del av tiltaket imøtekommer disse kravene. HOLON på vegne av forslagsstiller kommenterer at forhold mht. naturmiljø og forurensning skal konsekvensutredes. Her mangler det vel noe om bo- og levemiljø. Dagens virksomhet, spesielt Envir, er konstant kilde til naboklager og med store ulemper. Parallelt med reguleringsplanen jobber Envir 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til orientering. Nytt bygg er tiltenkt Envir. Formålet er å redusere støy og støvbelastning for næringsparken og næromgivelsene. Hallen skal flytte arbeid som i dag skjer utendørs inn blant annet for å begrense støy. Dette skal ikke føre til ytterligere økning av driften utover det som allerede er varslet. Bygget vil også bidra til en mer effektiv drift og mindre kjøring. Planforslaget legger opp til tiltak og har bestemmelser som sikrer at næringsparken ikke skal være til sjanse for boligene utover det som er tillatt. Planforslaget har formål som sikrer eksisterende virksomheter i næringsparken. Tas ikke til følge. Det er i utgangspunktet selve virksomheten til Envir som er viktig for Bergen og Bergensregionen ikke hvor mange arbeidsplasser som skapes. Envir har tillatelse fra miljømyndighetene til mellomlagring, behandling og utskipping av forurenset jord og -masser og med den sentrale plasseringen i Simonsviken regnes dette som en god lokalisering. Tas delvis til følge. Det er riktig at det blir noe trafikkøkning. Trafikkanalysen dokumenterer trafikkbildet i dag og som følge av planforslaget. Det legges opp til flere tiltak for å bedre trafikkikkerheten. Veg og fortau utbedres for å ivareta mye trafikanter. Det skal etableres et gangfelt og timeglassformet busstopp. Dette vil forbedre trafikkikkerheten i krysset Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien betydelig. Det foreslås også å senke fartsgrensen og legge inn andre fartsdempende tiltak, som fartsdumper. Tas til orientering. Dette er ikke lenger relevant, ettersom det ikke skal etableres ytterligere kaianlegg enn det som finnes i dag. Det legges også begrensninger for når støvende aktivitet kan gjennomføres, basert på T-1442. Dette skal primært foregå mellom 07-16, men kan ved enkelte tilfeller utvides til 19. For støv er dette ikke lenger ansett som et

		<p>med konsesjon for utvidet drift med en tredobling av dagens aktivitet. Deler av planforslaget som åpenbart er for å tilrettelegge for en økonomisk nyttig leietaker bestrides av Myhre og av nabolaget. Dette vil bety en alvorlig forringelse av bo- og levemiljøet i området.</p> <p>9. Det anmodes om utvidet merknadsfrist. HOLON offentliggjorde referat fra nabomøte kort tid før utløp av merknadsfristen. Er dette bevisst?</p> <p>10. Økning av tungtrafikk vil belaste utkjørsel fra Gravdalsveien. Her er det allerede vanskelige trafikforhold og Lyderhornsveien er ganske nylig opprustet med grøntrabatt og sykkelfelt. Ny ombygging av Lyderhornsveien er neppe samfunnsnyttig. Gravdalsveien og Lyderhornsveien er også skolevei.</p> <p>11. Det er åpenbart at forslagsstiller ønsker en regulering som gir mulighet for en kraftig økning i trafikk, maksimal utnyttelse av arealene og utvidet bruk av kai. Planene er uten hensyn til omkringliggende boliger, innbyggere, skoler og miljøet generelt. På bakgrunn av dette er det naturlig å tro at det kun er inntekspotensialet som er motivet bak forslaget. Det er vanskelig å se at den planlagte utvidelsen med Envir særskilt er en bærekraftig og samfunnstjenlig strategi.</p>	<p>problem ved næringsparken. Det er allerede gjennomført tiltak som har bedret situasjonen.</p> <p>5. Tas ikke til følge. Dagens kai er en ISPS-kai med EU-sertifisering – status skal ikke endres. Dagens kai forblir som den er i planforslaget, og vil fortsatt være en ISPS-kai.</p> <p>6. Tas delvis til følge. Kaianlegg utvides ikke. Det er allerede gitt rammetillatelse til nytt lagerbygg.</p> <p>7. Tas delvis til følge. Konsekvenser for naboer er omtalt i planbeskrivelsen. Hvilke temaer som konsekvensutredes er avklart med Bergen kommune. Det er utarbeidet konsekvensutredning for naturmangfold, forurenset grunn og trafikk.</p> <p>8. Tas delvis til følge. Målet med reguleringsplanen er å bedre situasjonen for alle, både næringsparken og dens naboer. De ulempene som eventuelt vil oppstå grunnet utvidelse av næringsparken vil kompenseres for med konkrete tiltak, spesielt med tanke på trafikk og støy, og krav til bygge- og anleggsfasen. Konsesjon til Envir er allerede gitt.</p> <p>9. Tas til orientering. Det ble varslet oppstart av planarbeid 16.09.22 med merknadsfrist 27.10.22. Det ble arrangert et nabomøte 27. september altså tidlig i høringsperioden. Når referatet fra nabomøte ble ferdigstilt har ikke ha noe å si for oppstartsvarselet. Vedlagt oppstartsvarselet datert 16.09.22 lå både planinitiativ og referat fra oppstartsmøte, så saken var godt belyst. Planarbeidet ble varslet i Altinn til over 500 personer, ved annonse i BT over to dager samt med e-post til velforeningene. Vi beklager at det tok noe tid fra gjennomføring av selve nabomøtet til ferdigstilling av det omfattende referatet fra møtet. Det hadde utelukkende med kapasitet å gjøre.</p> <p>10. Tas til følge. Det er utarbeidet trafikk- og mobilitetsanalyse i planarbeidet. Situasjonen i Lyderhornsveien er god nok, og det foreslås ingen konkrete endringer her. Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien er derimot vurdert som trafikkfarlige, hvilket krever flere tiltak. Kort oppsummert er dette foreslått for krysset:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Endring av innkjøringen til krysset i Sjøkrigsskoleveien. Vinkelen gjør det lettere for tungtrafikk å klare svingen uten å havne i motsatt kjørebane. - Det foreslås å utforme bussholdeplassene som et timeglasstopp. Dette vil senke farten for trafikken. Busstoppet i sør blir da også flyttet noe lengre vekk fra krysset, lengre vestover i Gravdalsveien. - Etablering av et fotgjengerfelt lengst øst i timeglasstoppet. Dette foreslås plassert slik at det følger krysningspunktene som allerede er registrert for området. Dette vil føre til mindre villkryssing og økt trafikksikkerhet. <p>11. Tas ikke til følge. Gjeldende reguleringsplan er utdatert, og har ikke reguleringsformål og reguleringsbestemmelser i samsvar med dagens krav til detaljregulering. En så stor næringspark vil stadig ha behov for å søke myndighetene om ulike endringer/justeringer på vegne av ulike leietakere. Slike søknader forutsetter en reguleringsplan av nyere dato etter krav fra Bergen kommune. Planforslaget legger til rette for disse formålene som er i tråd med eksisterende virksomheter:</p>
--	--	--	--

21	<p>Ida Hjertholm, Alfred Offerdalsvei 1</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Referat fra nabolagsmøte (27.09) ble sendt ut 25.10 to dager før merknadsfristen 27.10. 2. Lyreneset er et stort friområde, som benyttes av skoler, barnehager og folk fra hele ytre Laksevåg. Simonsviken ønsker å fremme et planforslag som har forrang over områdeplanen. Dagens områdeplan innbefatter Lyreneset, boområdene langs Lyrenesveien. Lyreneset som et viktig friområde er ikke nevnt i oppstarten, det er heller ikke det større området planen er del av. Det vises svært lav forståelse for den sterkt negative påvirkningen dagens næringsaktivitet har mot områdene rundt. En forventer mer innsikt av eierne. Denne manglende innledende forståelsen mener Hjertholm må være nok til å avvise planforslaget slik det nå foreligger. 3. Plangrensen må eventuelt utvides til å gjelde Lyreneset, boområdene opp Nygårdsviken og langs kanten i Furukollen slik at konsekvensene blir diskutert og type næringsformål avklares. <i>Gjennom planarbeid må det redegjøres for at foreslåtte formål ikke vil medføre økt støy, økt forurensning, økt trafikkbelastning eller andre vesentlige ulemper for omgivelsene. Konsekvenser for omgivelsene vil være avgjørende for hvilke typer næringsformål som kan tillates innenfor planområdet.</i> 4. Hjertholm påpeker at Envir har ca. 10 ansatte av 500 totalt i Simonsviken. Fraksjonering av stein betyr å knuse stein, som er steinknusevirksomhet? Totalt søker Envir om 175 000 tonn. 5. Envir fremhever at økt bruk av lekter og sjøverts transport vil redusere behov for transport på det offentlige veinettet, samtidig skriver de <i>at det vil være færre båtanløp hvor forurensede masser fraktes med båt til godkjent mottak, vil det være færre dager hvor det foregår transport ned til kaien. Dette er aktivitetene som ved dagens drift fører til mest støy mot naboer.</i> Hva menes her, mer eller mindre? 6. Kaiareal leies ut kaiplass til tredjepartsanløp. Disse båtene bruker sjelden landstrøm og det har vært flere store støy og støyhendelser. Kaiansvarlige tok ikke affære da Ragn Sells lastet spon og støvla området helt til Kringsjøveien. Stein blir fraktet direkte ned på kaien, tippet og fraktet ut på tredjeparts båt. To lørdager i september 22 har vært støyende lossedager, dette må meldes til Statsforvalter som avvik. Ingen av disse dagene ble meldt til nabolaget. Fjernvirkning fra støy-, støv- og lysforurensing fra to næringsområder med to ISPS havner og tre kaiplasser mot Lyreneset og nabolaget. Det må diskuteres om båter vil bruke landstrømsanlegg om strømmen er dyr. Rammer for bruk av det nye store kaiarealet, både type aktiviteter og om det må være tidsbegrenset arbeidstid. 7. Støyrapportene som foreligger, er svært mangelfulle og kan ikke legges til grunn for planen. Konsekvensene av det 175 000 tonn vil gi et sterkt øket støybilde. Fraksjonering og intern forflytning av masser er underfortalt. Mot Lyreneset er lasting og lossing av stein, jord og andre masser det mest støyende. Varmebehandlingsanlegget i nytt bygg i nord vil generere støy blant annet fra sollemaskin, som skiller steiner fra jordmassene. Portene står nesten alltid åpne. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Dette var ikke ønskelig, men handlet om kapasitet. Det er ingen krav om utsendt referat fra nabomøtet, før frist for innspill. 2. Tas delvis til følge. Konsekvenser for Lyreneset friområde av planens formål og tiltak omtales i planbeskrivelsen. Planforslaget har ikke særlige konsekvenser for Lyreneset. Dypvannskaie foreslås regulert i tråd med dagens situasjon, og det er ikke lenger aktuelt med en utvidelse av kaien. Det var ved oppstart av planarbeidet ikke utarbeidet et planforslag. I forbindelse med bestilling av oppstartsmøte ble det utarbeidet et planinitiativ etter malen til Bergen kommune. Hensikten med å varsle oppstart er nettopp å få innspill slik som disse. Planforslaget er blitt utarbeidet i dialog med Bergen kommune. 3. Tas ikke til følge. Planavgrensningen er avklart med Bergen kommune. Konsekvenser for naboer er tema i planbeskrivelsen. Avbøtende tiltak og vegutbedringer vil gjennomføres innenfor planområdet, men da med intensjon å bedre situasjonen også for naboer. 4. Tas til orientering. Envir driver med rensing og sortering av forurensede masser. Fraksjonering er sortering i ulike størrelser, fraksjoner. Envir har søkt om økt drift via konsesjon og fått tillatelse. Dette er en prosess uavhengig av planprosessen. 5. Tas til orientering. Envir har en plan for en mer effektiv bruk av kaiområdet og skipsanløpene som vil kunne redusere behovet for antall skipstransporter. Det er etablert landstrømsanlegg ved kaianlegget. Påkobling til landstrøm vil også være et støydempende tiltak. 6. Tas til orientering. Det er usikkerhet rundt hvilke hendelser Hjertholm viser til. Det er Envir som nå benytter kaianlegget. Anlegget vil ikke utvides, og det beholdes dermed kun med dagens utforming, og som en ISPS-kai. Det er gjort målinger av støy ved maks aktivitet, og det er basert på dette satt krav om at aktivitet på kaien kan pågå til kl. 19, og maks til kl. 20 ved enkelte tilfeller. 7. Tas til følge. Det er utarbeidet ny støyrapport til planforslaget. I støyrapporten er det foreslått flere driftsmessige tiltak. Aktiviteter og virksomheter innenfor planområdet er medtatt i støyrapporten. Det er også satt opp støymålere på forskjellige lokasjoner for å få helt konkrete målinger av støysituasjonen. 8. Tas til følge. Utvidelse av kai er ikke lenger relevant. 9. Tas til følge. Hvilke temaer som konsekvensutredes er avklart med Bergen kommune, og disse er naturmangfold, forurenset grunn og trafikk. Samtidig skal det i planforslaget vurderes mange ulike temaer. Envir går inn under arealformålet industri og masse-/avfallshåndtering. Ny reguleringsplan vil tillate virksomheter som Envir. 10. Tas til følge. Kaianlegget skal ikke lenger utvides. 11. Tas til ikke til følge. Disse prosessene foregår uavhengig av hverandre. Det er Bergen kommune som er myndighet for egen arealdisponering, og dermed håndterer reguleringsplaner. Envir søker om konsesjon til Statsforvalteren i Vestland, ikke til Bergen kommune.
----	---	---	---

		<p>Steinene må fraktes ut på egen båt til deponi. Er dette medtatt i støyrapport? Ikke medtatt i rapporten større kailengde og flate hva det medfører av støy. Tredjepartsbåter er ikke medtatt. Oppdatert støyrapport har ikke medtatt tipping av stein og jordmasser. Heller finner Hjertholm ikke at det er medtatt at området ligger i en trang u-dal med berg og bygningsvegger på alle kanter, og ikke som skrevet mot mose og mark. Støy fra to havner med potensielt tre båter/lektere samtidig. Hjertholm har lagt ved tegning. Landstrømsanlegget kan ikke brukes av eldre båter. Med dyr strøm fremover vil båteteiere velge støttemotor og ikke landstrøm. Ikke medtatt. Lyd over vann (hører båter på lang avstand). Denne fjernvirkningen er ikke medtatt og betyr mye mot Lyreneset friområde. Det er kun 150 meter fra nåværende kai til solplassen på Lyreneset. «Deler av planområdet ligger innenfor hensynssone funksjonell strandsone (H550_1). Formål næring er i tråd med overordnede planer i sone 3, men det tillates ikke næringsvirksomhet som medfører støy, forurensning, vesentlig økt trafikkbelastning eller andre vesentlige ulemper for omgivelsene, jf. § 26.4. For næringsvirksomhet skal virksomheter med middels arbeidsplassintensitet prioriteres»</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Prognoser for framtidig båtanløp mangler, samtidig som man selger seg inn som en svært viktig havn for Bergen. 9. Konsekvensutredning må gjøres. Hva type næring er egentlig Envir, og er de forenelig med reguleringsbestemmelsene for området? 10. Den forurensede bunnen i Simonsviken ble tildekket for 15 år siden. Nå viser Multiconsultrapporten en yrende marbakke med liv. Det fremkommer ikke hvilke konsekvenser utvidelse av kai anlegg vil kunne bety for artsmangfoldet. Vil dette igjen få konsekvenser videre for blant annet fuglearter ved Lyreneset? 11. Konsekvensene av Envirs virksomhet er ikke bærekraftige for Lyreneset og enda viktigere menneskene som bor i området i dag. Det er svært uheldig at man i oppstart av en detaljreguleringsplan samtidig ber Statsforvalter om to rammegodkjennelser for Envir, samt konsesjon til å fylle ut det store kaiområdet som en byråd i Bergen godkjente mot Fagetatens vurderinger. Eventuelle godkjenninger hos Statsforvalter, før samlet belastning er prøvet gjennom detaljreguleringsplanen, vil kunne skape presedens for plansaken. 	
22	W. Giertsen Ventures AS	<ol style="list-style-type: none"> 1. Norconsult utarbeider på vegne av Nygårdsviken (W. Giertsen Ventures AS) en analyse som skal dokumentere fordelene for området ved å samle tungtrafikk til Nygårdsviken og Simonsviken via Simonsviken. Dette som en oppfølging av premissene som ligger til grunn fra Bergen kommune sin side, både i vedtatt strategisk planprogram for Laksevåg og i tidligere planarbeid for Simonsviken. Analysen vil danne grunnlag for fremtidig oppstart av planarbeid i Nygårdsviken. 2. Vi legger til grunn at dette varselet innebærer en omstart av planarbeidet i Simonsviken, og at Holon på vegne av tiltakshaver ser potensialet for området som ligger i å løse felles adkomst for tyngre 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. På bakgrunn av nytt planinitiativ har Bergen kommune gitt oppstart til en reguleringsplan som omfatter Simonsviken Næringspark, Bellonaparken og vegsystemet fra Simonsviken til krysset Gravdalsveien/Lyderhornsveien. Planavgrensningen er nøye drøftet og avklart. Det er konkludert med at det ikke er mulig å samle tungtrafikken til både Simonsviken og Nygårdsviken i Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien. Vegforbindelse fra Nygårdsviken via Simonsviken er ikke del av planforslaget, og dette er også avklart med Bergen kommune. 2. Tas ikke til følge. Varselet innebærer en ny planoppstart og tidligere planarbeid er skrinlagt også formelt fra kommunens side.

		<p>kjøretøy til begge næringsområdene via Simonsviken, slik at bolig-gaten Nygårdsvikveien i fremtiden kan fredeliggjøres fra tungtrafikk. Ovennevnte for også å sikre videre vekst og utvikling i Nygårdsviken for W. Giertsen-selskapene og de andre selskapene etablert der – og arbeidsplassene.</p>	
1	<p><u>Høringsinstanser:</u> Direktorat for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB), 21.09.22</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. DSB har ingen særskilt merknad, men skriver at det er Statsforvalter som skal følge opp at hensynet til samfunnsikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalter har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer. DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder: <ul style="list-style-type: none"> - Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter - Transport av farlig gods - Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg - Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene) 2. Hvis det er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til. 3. Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Statsforvalter følger opp denne plansaken, og har kommet med egen merknad til oppstart av planarbeidet. Planarbeidet anses å være godt nok belyst og utredet slik at det ikke er behov for å gi innsigelse. 2. Tas til orientering. Det er Bergen kommune som sender planforslaget på offentlig ettersyn. Det fremstår ikke å være noen forhold som vil kreve direkte involvering fra DSB. 3. Tas til orientering. Dagens virksomheter i Simonsviken næringspark er alle godkjent, og det legges til rette for tilsvarende virksomheter i planforslaget.
2	<p>Statsforvalteren, 07.11.22</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Statsforvalteren legger til grunn at planarbeidet er i samsvar med overordnet plan og ikke i strid med nasjonale føringer. Vi ser positivt på at det nå tas grep for en helhetlig og oppdatert reguleringsplan for næringsparken. 2. Dagens aktivitet og tidligere aktiviteter omfatter forurensende masser hvor det er viktig å forhindre forurensende utslipp. Som kjent er næringsparken registrert i miljødatabasen Grunnforurensning som krever oppmerksomhet ved tiltak i grunnen. 3. Dagens aktiviteter i Simonsviken (og Nygårdsviken) medfører også støy og utslipp til luft og vann som bør sees i sammenheng og som detaljreguleringen bør sette rammer for. Særlig havnevirksomheten representerer støyende aktiviteter som må håndteres i planen. 4. Vi minner om at alle planer etter plan- og bygningsloven skal inkludere vurdering av folkehelseperspektivet, jf. plan- og bygningsloven § 3-1. Planleggingen skal være helsefremmende gjennom å fremme faktorer som styrker helse og livskvalitet, og som bidrar til å verne mot negative faktorer, jf. folkehelselova § 4. Vi vil her særlig vise til aktiviteter som påvirker boligområdene rundt næringsparken. 5. Kommunene skal fremme samfunnsikkerhet i planleggingen, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) § 3-1 bokstav h. Pbl. § 4-3 setter 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas delvis til følge. Planforslaget tar utgangspunkt i at planområdet i sin helhet har samme status, og forholder seg ikke til at området i KPA er delt mellom Ytre fortettingssone og Øvrig byggesone. Den nye detaljreguleringsplanen vil ha forrang fremfor KPA og vil i praksis endre formåls grensene slik at hele Simonsviken Næringspark vil være i ytre fortettingssone. Ytre fortettingssone er heller ikke uten videre en helt hensiktsmessig overordnet ramme for en av Bergens største næringsparker og Laksevåg bydels største arbeidsplass. Planarbeidet er ikke i strid med nasjonale føringer. 2. Tas til følge. Det er utarbeidet en konsekvensutredning for forurenset grunn i forbindelse med planprosessen. Denne konstaterer at alle punkter hvor det er gjennomført prøvetaking er det påvist tilstandsklasse 4 eller 5. Det er dermed lagt inn følgende bestemmelse: <i>Nye tiltak skal ikke medføre økt utslipp til grunn. Der det skal gjennomføres fysiske byggetiltak i grunn, må det utføres miljøtekniske grunnundersøkelse med tiltaksplan.</i> 3. Tas til følge. Det er utarbeidet en støyrapport for planområdet. 4. Tas til følge. Folkehelse er eget tema i planbeskrivelsen. Planforslaget foreslår en bedring av dagens situasjon med tanke på naboer/nærmiljø, spesielt når det gjelder trafiksikkerhet. Støyproblematikk, som er et viktig tema når det gjelder folkehelse er bedret over tid og siden varslet

		<p>derfor krav om utarbeidelse av ROS-analyse i alle plansaker, samt krav til håndtering av risiko i plan. ROS-analysen skal vise risiko og sårbarhet som har virkning for om arealet er egnet til utbygging, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.</p> <p>6. Vi minner også om at konsekvensene reguleringsplanen har for endret arealbruk skal vurderes i forhold til naturmangfold, og at dette må komme tydelig frem i planarbeidet, jf. naturmangfoldlovens §§ 7 til 12.</p>	<p>om oppstart, uavhengig av planarbeidet. Trafikkanalysen utarbeidet til planen viser at dagens veg ikke er trafikkssikker. Det er i planforslaget foreslått flere utbedringer av veg og kryss.</p> <p>5. Tas til følge. Det er utarbeidet en ROS-analyse vedlagt planforslaget.</p> <p>6. Tas til følge. Det utarbeidet en konsekvensutredning for naturmangfold. Denne konkluderer med at planforslaget har noe negativ konsekvens for naturmangfold. Den identifiserer asketrær som en viktig forekomst, men det er ingen observasjoner av disse ved foreslåtte nye tiltak.</p>
3	NVE, 26.10.22	<p>1. Fare for kvikkleireskred må avklares. Foreslått planområde ligger under marin grense, jf. NVE atlas. NVE anbefaler at prosedyren i veileder Sikkerhet mot kvikkleireskred kap. 3.2 for å avklare skredfaren.</p> <p>2. Utfylling i strandsonen kan utløse skred. Planområdet har strandsoner. I veilederen kap. 2.8 står det at det kan være svært vanskelig å se konsekvensene av en lokal overbelastning i sjø, og at skred i sjø kan utløses i alle typer løsmasser. Derfor anbefaler veilederen at det alltid gjennomføres grunnundersøkelser og geoteknisk detaljprosjektering for å vurdere skredfare og stabilitet for tiltak i strandsonen. NVE anbefaler å sette krav om dette i planbestemmelsene.</p> <p>3. Skredfare må avklares med tilstrekkelig faglig kompetanse. I helningskartet er deler av planområdet brattere enn 25 grader, og det kan ikke utelukkes at skred kan forekomme. NVE anbefaler at skredvurderingen blir gjennomført i tråd med veileder for utredning av sikkerhet mot skred i bratt terreng. Dersom skredfaren er reell, må det defineres faresonegrenser i samsvar med sikkerhetskravene i TEK17. Eventuelle faresonegrenser må innarbeides i planen.</p>	<p>1. Tas til følge. Det er utarbeidet egen vurdering av områdestabilitet i tråd med prosedyren (Multiconsult). Området er stabilt.</p> <p>2. Tas ikke til følge. Utfylling i sjø er allerede godkjent og gjennomført. Det er ikke lenger planlagt utvidelse av dypvannskaiaen.</p> <p>3. Tas til følge. Skredfare er dokumentert av Multiconsult og avbøtende tiltak er sikret. Skredfaresonene er regulert på plankartet og det er krav til sikringstiltak. Disse er lagt inn som rekkfølgekrav i bestemmelsene til planforslaget.</p>
4	Statens vegvesen, 10.10.22	<p>1. Dersom det blir planlagt for avvik fra vegnormalene, legger vi til grunn at det kommer klart fram av planomtalen, og at søknader om fravik er avklart med rette vegmyndighet før planen legges ut til offentlig ettersyn.</p> <p>2. Vegvesenet legger til grunn at virkningene planløsningene vil ha for vegtransport og vegnett utredes og framkommer tydelig av planbeskrivelse, risiko- og sårbarhetsanalyse og eventuell konsekvensutredning. Dette gjelder generelt:</p> <ol style="list-style-type: none"> trafikkssikkerhet for ulike trafikantgrupper adkomstløsninger forventet trafikkmengde og kapasitet på vegnettet trafikkmonster og reise middelfordeling parkeringsdekning og – behov framkommelighet for ulike trafikantgrupper ivaretagelse av ovennevnte hensyn i anleggsperioden <p>3. Eventuelle konsekvenser for utvikling, drift og vedlikehold av vegnettet og for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, universell utforming og trafikkssikkerhet må også utredes.</p> <p>4. I dag har området et tilbud med fortau av eldre dato på strekningen fra krysset Fv. 558 og fram til og med arealet som inngår i reguleringsplanen. Oppjustering av dagens tilbud som også</p>	<p>1. Tas til følge. Mindre avvik beskrives både i skriv knyttet til detaljplanene for veg og i planbeskrivelsen. Ved utarbeidelse av detaljplan for veg så vi at et av timeglassbusstoppene i Gravdalsvegen må reguleres noe kortere enn de 20 anbefalte meterne. Vi ser det som mest hensiktsmessig å få planforslaget på offentlig ettersyn, før det eventuelt sendes søknader om fravik. Det har vært dialog i planprosessen mellom kommunen og fylkeskommunen ang. Gravdalsvegen og om midlertidige trafikkssikringstiltak.</p> <p>2. Tas til følge. Virkninger planforslaget har for trafikkssikkerhet, adkomstløsninger, forventet trafikkmengde og kapasitet, trafikkmonster, parkeringsdekning, framkommelighet og hensyn i anleggsperioden kommer frem i planmaterialet (trafikkanalyse, mobilitetsanalyse, planbeskrivelse, bestemmelser m.m.) som er utarbeidet til planforslaget.</p> <p>3. Tas til følge. Det er utarbeidet trafikkanalyse, KU trafikk og mobilitetsplan. Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, universell utforming og trafikkssikkerhet er sentrale tema.</p> <p>4. Tas delvis til følge. Planforslaget legger opp til utvidet fortau, slik at den gjennomgående bredden blir på 2,5 meter. Det legges fortsatt opp til at sykling skal foregå i kjørebanelen, og er basert på anbefalinger i trafikkanalysen. Det anbefales også at farten i Sjøkrigsskoleveien senkes, noe som alt er gjort i Gravdalsveien (fra 50 km/t til 30 km/t).</p>

		<p>inkluderer de syklende bør være en del av planen. Man skal kunne både gå og sykle trygt til og fra området.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Peker også i denne saken på at Fv. 558 er omkjøringsvei for Rv. 555 i de situasjonene der Damsgårdstunnelene av ulike årsaker er stengt. De er derfor opptatt av at det er restkapasitet på denne veien når det gjelder trafikkvolum. 6. Vegvesenet legger til grunn en økning i trafikken på det offentlige veinettet med bakgrunn i det varslede reguleringsarbeidet. De ber derfor om at det blir utført en trafikkanalyse på krysset mellom Fv. 558 og Fv. 5206 (Gravdalsveien). Analysen må i første omgang vise dagens trafikkvolum og trafikkavvikling på stedet. Dernest må analysen vise framtidig trafikksituasjon samt eventuelle tiltak for å forbedre de trafikale forholdene på stedet. 7. Veglova og vegnormal N100 vil være sentrale dokument og de trafikale utfordringene må være løst på en tilfredsstillende måte. 	<ol style="list-style-type: none"> 5. Tas til følge. Økningen i Gravdalsveien/Lyderhornveien utgjør en minimal mengde av den totale ÅDTen. Dette er beskrevet i trafikkanalysen. Det er fortsatt restkapasitet for krysset Gravdalsveien/Lyderhornveien. Det foreslås derfor ingen endringer for dette krysset. 6. Tas til følge. Trafikkanalysen er utarbeidet av fagkyndig, og svarer ut dagens trafikkvolum og trafikkavvikling samt framtidig trafikksituasjon og tiltak for å forbedre de trafikale forholdene på stedet. Det foreslås flere forbedringer på vegnettet som er innarbeidet i planforslaget. 7. Tas til følge. Detaljplaner for veg legger vegnormalen til grunn, og følger den hvor det er mulig og hensiktsmessig. På privat veg innenfor næringsparken blir ikke denne benyttet.
5	Fiskeridirektoratet, 04.11.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fiskeridirektoratet ser positivt på at tiltakshaver har fokus på klima og miljø i planleggingen, og at det legges opp til videreutvikling av eksisterende bygg fremfor utviding. Et unntak er dypvannskaien. 2. I kartverktøyet Yggdrasil finner vi ingen registreringer verken av fiskeri, akvakultur eller marint biologisk mangfold i umiddelbar nærhet til tiltaksområdet. På Askøy-siden av Byfjorden er det et gyteområde for torsk, ca. 5 km unna Simonsviken. 3. Forutsetter at anleggsarbeid ikke fører til forurensning av sjø utenfor tiltaksområdet. I forbindelse med utfylling i sjø har vi i tidligere uttalelse støttet forslaget om å benytte siltgardin under arbeidet for å hindre spredning av forurenset sediment. 4. På bakgrunn av sterkt forurenset grunn rundt Simonsviken er det bestemt at det skal foretas en konsekvensutredning der et av temaene vil være maritimt miljø. Fiskeridirektoratet ber om at det spesielt ses på virkningen av spredning av forurenset sediment og hva slags avbøtende tiltak som må gjennomføres for å beskytte blant annet gyteområde. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til følge. Det legges opp til å ivareta og videreutvikle dagens virksomheter innenfor eksisterende anlegg og bygninger. Det planlegges ikke for utvidelse av dypvannskaien. 2. Tas til orientering. Det planlegges ikke for nye tiltak i sjø. 3. Tas til følge. Det legges ikke opp til nye tiltak i sjø. Utfyllingen i sjø ble utført i 2023. 4. Tas delvis til følge. Det er utarbeidet en konsekvensutredning for forurenset grunn, hvor det også er sett på sedimenter i sjø. Ettersom det ikke skal gjennomføres nye tiltak i sjø, er det ikke foreslått ytterligere avbøtende tiltak.
6	Kystverket, 17.10.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Når det planlegges tiltak i og ved sjø er det sentralt at sikkerheten og fremkommeligheten i farvannet ivaretas. Kystverket gjør oppmerksom på at tiltak som kan påvirke sikkerheten og framkommeligheten i farvannet kan være søknadspliktig etter havne- og farvannsloven § 14. 2. Kystverket minner om at det for områder i sjø vil være bestemte krav om konsekvensutredning knyttet til nye arealformål hjemlet i pbl. § 11 -7 nr. 2 og nr. 6. Kystverket registrerer planmyndighetens beslutning om at planen er omfattende av krav til konsekvensutredning og har ingen kommentar til dette. 3. Kystverkets vurdering er at følgende forhold kan ha særlig betydning for sikkerhet, ferdsel, forsvars- og beredskapsinteresser i farvannet: <ol style="list-style-type: none"> a. bølgepåvirkning fra skipstrafikk b. innsnevret farvann (kollisjonsrisiko) c. risiko for sammenstøt med bygninger, brokar osv. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Det skal ikke legges til rette for tiltak i sjø. Planforslaget regulerer eksisterende dypvannskai og utfylling. 2. Tas til følge. Det er utarbeidet en konsekvensutredning for forurensning i grunn, som også tar med sedimentprøver fra sjø. 3. Tas til følge. Sikkerhet i sjø vurderes i ROS-analysen. Det legges ikke opp til endringer, og planforslaget tar derfor utgangspunkt i eksisterende situasjon. 4. Tas til følge. Det planlegges ikke lenger for noen tiltak i sjø. 5. Tas ikke til følge. Det er per i dag ingen problem med bølger fra skipstrafikken, spesielt ikke for bygninger. Laveste nivå på bebygd areal er kote 5 meter. Dette temaet er derfor ikke vurdert ytterligere. 6. Tas til følge. Planforslaget skaper ikke utfordringer for alminnelig ferdsel i farvannet. Det er ikke arealer for bading eller allment opphold i nærhet av eksisterende anlegg, og det skal heller ikke åpnes for det. 7. Tas til følge. Det er ikke planlagt for arealbruk som vil være i konflikt med navigasjonsinnretninger.

		<ol style="list-style-type: none"> 4. Planområdet har nærhet til farledsareal som inngår i hovedleden Byfjorden – Bergen. Det må ikke planlegges for en arealbruk som medfører ulemper for sjøfarende. 5. Området kan være utsatt for bølger fra skipstrafikken. Eventuelle bryggeanlegg bør dimensjoneres til å tåle bølger fra passerende fartøy dersom dette er aktuelt i området. Dette må vurderes i ROS-analysen. 6. Kystverket ber om at det vurderes om planforslaget vil ha konsekvenser for alminnelig ferdsel i farvannet. Generelt anbefales kaianlegg planlagt på en slik måte at det unngås konflikt med bading og annen ikke-motorisert bruk av farvannet. 7. Det må ikke planlegges arealbruk som vil være i konflikt med navigasjonsinnretninger. Det er spesielt viktig at det ikke åpnes for tiltak som kan skjerme for seilingssektorene (rød, grønn og hvit) fra fyrlyktene. 	
7	Vestland fylkeskommune, 01.11.2022	<ol style="list-style-type: none"> 1. Planforslaget utløser krav om konsekvensutgreiing utan planprogram. Føremål er i samsvar med reguleringsplan for området frå 1964, men KPA legg føringar for at det ikkje bør etablerast industri som skapar støy og støv i denne sona. Det er difor ikkje gitt at det er rett å vidareføre industriføremål i ei ny reguleringsplan i 2023. 2. Det er andre omsyn som talar for å legge til rette for næring som sikrar gjenbruk av massar i sentrale strok, vurdert opp imot klima- og miljøomsyn, men omsyn til levekår og folkehelse talar imot. Dette er overordna omsyn som vanskeleg kan vurderast forsvarleg i ei detaljreguleringsplanprosess, der konsekvensutgreiinga er avgrensa til miljø, med fokus på forureining i grunn. Vidareføring av industriaktivitet bør vurderast i høve til verknad for klima (spesielt tungtransport og folkehelse og konsekvensar for byutvikling med vekt for bukvalitet og trygge nærmiljø). Dette vil kome best fram gjennom eit planprogram. 3. I regional plan for areal og transport for bergensområdet er det mål om at: Bergensområdet skal ha attraktive og gunstig lokaliserte næringsareal som dekkjer eit langsiktig behov. Med retningsline som seier at: Nye næringsareal for arealkrevjande verksemd skal bli lokalisert på eigna måte i høve til transportinfrastruktur og senterstruktur og slik at konflikt med ønska byutvikling blir minimert. Sentral plassering av omdanning og gjenbruk av forureina masser er positivt i eit miljøperspektiv. 4. Regional plan «Berekraftig verdiskaping Handlingsprogram 2022–25» seier mellom anna at - Offentlege aktørar skal bidra ved å stille krav om sirkularitet ved store offentlege infrastrukturprosjekt, der samfunnsnyttig bruk av restprodukt vert vektlagt. Massehandtering på tvers av store infrastrukturprosjekt må tilstrebast. Vi skal legge til rette for at leverandørar i Vestland kan posisjonere seg for å sikre verdiskapinga lokalt. 5. KDP – kollektivtransport mot vest viser at neste byggetrinn for Bybanen vil kunne gå via Nygård, i gangavstand frå Simonsviken. Behov for tverssamband gjennom Simonsviken er vist i Strategisk 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas delvis til følge. Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for <u>industri/næring/kontor/tjenesteyting/plasskrevende varehandel</u> dvs. vidareføring av byens største sentrumsnære næringsområde med sjøtilgang. Dette formålet er klargjort gjennom planinitiativ og planoppstart. Planens hovedmål er å ivareta og videreutvikle dagens virksomheter (som stort sett har leieavtaler på 20 til 40 år) innenfor eksisterende anlegg og bygninger. Det er avklart at det ikke utarbeides planprogram (kommunen i dialog med Statsforvalter), og at det utarbeides KU trafikk, KU naturmangfold og KU forurensing i grunn. Utredningene er lagt ved planforslaget. 2. Tas delvis til følge. Konsekvensutredningstema er avklart med kommunen. Dagens vegutforming er ikke god nok, og planforslaget legger til rette for vegutbedringer og justert kryssutforming i Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien. Tungtrafikken er grundig dokumentert i trafikkanalysen. Virkninger/konsekvenser for naboer og nærområdet er godt dokumentert i planforslaget og konkrete tiltak foreslås for å bedre situasjonen, spesielt når det gjelder trafikksikkerhet. Det er også utarbeidet støyrapport. Støyrapporten har listet opp driftsmessige tiltak som vil redusere støy. Industriaktivitet knyttet opp mot klima, tungtransport, folkehelse og bokvalitet er tema i planbeskrivelsen. Det er vurdert at det ikke er behov for planprogram etter forskriften. Fylkeskommunen oppgir ikke om de har gjort en annen vurdering av forskriften. Bergen kommune har avklart med Statsforvalteren at det ikke trengs å utarbeide planprogram. 3. Tas til følge. Simonsviken har med Envir et av få anlegg i Bergensområdet (og regionalt) som har tillatelse fra miljømyndighetene til mellomlagring, behandling og utskipping av forurenset jord og -masser. Simonsviken er ikke et nytt næringsareal, men et industriområde som er blitt utviklet over tid. Arealet svarer på tross av dette godt på mål og retningslinjer. 4. Tas til følge. Envir sin virksomhet i Simonsviken næringspark er nettopp en slik virksomhet som tilrettelegger for rensing av forurensete masser i bynært strøk slik at store infrastrukturprosjekt som for eksempel bygging av bybanen eller andre sentrale planer. Det er en innovativ

<p>planprogram for Laksevåg. I dette perspektivet er det ønskeleg at område vert transformert til tett by og i staden for å vidareføre dagens situasjon som dannar barrierar for ferdsel på tvers av bydelen. Industriføremål som medfører støy og støv skal ikkje etablerast tett på bustadområde. Det bør ikkje opnast for dette føremålet om det viser seg at det har stor negativ verknad nærområdet og folkehelsa.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Vestland fylkeskommune ber om at planarbeidet legg særleg vekt på samordna areal og transport. Sentral plassering av omdanning og gjenbruk av forureina masser er positivt i eit miljøperspektiv. Vidareføring av industri kan stenge for ferdsel og potensiale for ny byutvikling. Aktivitet som medfører tungtransport, støy og støv har negative konsekvensar for folkehelse. 7. Alle tema er viktig for å sikre berekraftig utvikling, men dei er i konflikt med einannan og ikkje tilstrekkeleg avklart i overordna plan. Vestland fylkeskommune rår til at det vert utarbeida planprogram som vil legge grunnlag for vekting og drøfting av viktige omsyn. 8. Dokumentasjon av kulturminne og kulturmiljø skal gjerast på eit tidleg stadium i all arealplanlegging. Dette inneber at eventuelle kulturminne og kulturmiljø vert omtalte, og verneverdiane vurderte og teke omsyn til i det vidare planarbeidet. Verknader planen får for kulturminneverdiane i området skal utgreiast i planprosessen. Dersom planforslaget er i konflikt med nasjonale og vesentlege regionale kulturminneverdiar kan Vestland fylkeskommune fremje motsegn til planen ved offentleg ettersyn. 9. Vi rår tiltakshavar til å gå i dialog med Byantikvaren for å finne gode løysingar før planen vert lagt ut på høyring. 10. Vi har i dag ikkje kjennskap til automatisk freda kulturminne innafør planområdet. Området er for det meste planert og utbygd, og potensialet for funn av automatisk freda kulturminne er vurdert å vere lågt. Vi har difor ingen avgjerande merknader i saka når det gjeld automatisk freda kulturminne på noverande tidspunkt. 11. Planområdet består av nyare tids kulturminne og omfattar i hovudsak industriområdet kor Blikkvalseverket låg. Vi ser at Byantikvaren har peika på dei høge kulturhistoriske verdiane ved dette anlegget og i tilgrensinga til planområdet, som det nedanfor vert referert til, og støtter Byantikvaren i dette: «Gjennom plan bør det vurderes om anlegget skal omfattes av hensynssone bevaring kulturmiljø, H570 – men at man samtidig knytter bestemmelser til sonen som sikrer at hovedvolumet blir ivaretatt, samtidig som det tilrettelegges for fleksibilitet og at man ikke båndlegger fortsatt bruk/ny bruk.» 12. Det går et historisk veifar gjennom den sørligste delen av planområdet, som i gjeldende kommuneplan er avsatt som hensynssone. Villa på kollen i øst (149/1148) var mulig tidligere direktørbolig og har kulturminneverdi. Forslagsstiller påpekte at det ikke næringsområdet skal utvides hit, men at det kan vurderes til park. Boligtomten er regulert til industri i gjeldende reguleringsplan 	<p>bedrift som er ledende mht. sirkulære løsninger for masser, ikke minst kontaminert jord.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Tas ikke til følge. Det er ikke forutsatt å transformere Simonsviken til tett by – i planarbeidet. Målsettingen for planarbeidet er avklart med Bergen kommune. Det vil være en betydelig fordel for fremtidige arbeidstakere i næringsparken hvis/når bybanen kommer tett på. I Kollektivplan for Bergen Vest er det nettopp fremhevet det positive i at det er store arbeidsplasskonsentrasjoner tett på bybanestoppene. Det er en stor fordel i klima- og miljøperspektiv at hele det store, gamle industrianlegget aktivt gjenbrukes som næringsområde. Et eksisterende anlegg, som har eksistert over lang tid. En gangveg vil også være svært utfordrende å etablere, med tanke på de store høydeforskjellene. Det er i bestemmelsene lagt inn avbøtende tiltak knyttet til bygge- og anleggsfase. 6. Tas til følge. Planarbeidet legger vekt på samordnet areal og transport. Som fylkeskommunen skriver, er sentral plassering av omdanning og gjenbruk av forurensede masser positivt i et miljøperspektiv. Videreføring av industri kan bidra til en ønsket byutvikling i et klima- og miljøperspektiv der varierte arbeidsplasser nær boliger og god påkobling til kollektivtransport og sykkelveier er fremtidsrettet. Folkehelse et tema i planbeskrivelsen. 7. Tas ikke til følge. Dette er avklart med Bergen kommune og Statsforvalteren. 8. Tas til følge. Det er utarbeidet kulturminnedokumentasjon som del av planarbeidet. 9. Tas delvis til følge. Byantikvaren var med i oppstartsmøtet. Det er utarbeidet en kulturminnedokumentasjon, som er blitt oversendt til og godkjent av Byantikvaren før planforslaget ble ferdigstilt til 1. gangs behandling. 10. Tas til orientering. Det er ikke automatisk fredede kulturminner i planområdet. 11. Tas ikke til følge. Blikkvalseverket er ikke regulert med hensynssone. Bygget er bygget på og endret på flere ganger gjennom tiden, og dette er del av den kulturhistoriske relevansen. Maks byggehøyde og tillatt utnyttelsesgrad tillater lite utvidelse på dagens bygg, og bevarer i stor grad dagens utforming. Ved etablering av et nytt plan 2 innenfor den nordlige delen av hovedbygget vil taket måtte heves noe på siden, men dette endrer ikke på maksimal byggehøyde eller utforming. 12. Tas til følge. Det er lagt inn hensynssone for villaen på kollen. Bestemmelsen tilknyttet hensynssonen sier: <i>Eksisterende bebyggelse og hageanlegg skal bevares</i>. Planen legger også opp til bevaring gjennom bruk, og åpner derfor for flere mulig formål for villaen. Hensynssone for historisk veifar fra KPA videreføres i planen. 13. Tas delvis til følge. Utfylling i sjø er allerede gjennomført, i 2023. Planen legger ikke opp til ytterligere utfylling i sjø, men kun å ferdigstille kaikanten på utfyllingen. 14. Tas til følge. Konsekvenser for kulturmiljø omtales i kulturminnedokumentasjon og i planbeskrivelse. I kulturminnedokumentasjonen er virkningene av tiltakene på
---	--

<p>og har frem til nå blitt benyttet som bolig. Byantikvaren ber om at direktorbolig med hage/landskapskolle, blir omfattet av hensynssone bevaring kulturmiljø og at det foreslås et sett med generelle bestemmelser, men med tydelig formål om bevaring av eiendommen, men at ny bruk evt. tillates.</p> <p>13. Kva gjeld utfylling i sjø, vil dette ha stor fjernverknad utover planområdet. Vi ser at tiltaket er godkjend i gjeldande plan, men ber om endeleg utforming og detaljering vert avklart med Byantikvaren. Vi finn det positivt at planen legg til rette for gjenbruk av eksisterande bygningsmasse, då det er samfunnsnyttig både av omsyn til klima, ressursbruk og økonomi.</p> <p>14. Vi ber om at innverknaden som planlagde tiltak vil få for kulturmiljøet, både innafor planområdet og i nærområdet, vert godt utgreidd i den vidare prosessen. Konsekvensar for kulturmiljøet må kome klart fram i planmateriellet.</p> <p>15. Då planen har areal i sjø har saka vore lagt fram for Bergens Sjøfartsmuseum. Sjøfartsmuseet kjenner ikkje til marine kulturminne som kan bli råka av tiltak etter planen, og har difor ingen merknadar til det planlagde arealinngrepet.</p> <p>16. Vestland fylkeskommune føreset at verknadene som ein reguleringsplan vil ha for vegtransport og vegnett vert gjort greie for og kjem klart fram av planomtale, risiko- og sårbarheitsanalyse og eventuell konsekvensutgreiing.</p> <p>17. Vestland fylkeskommune ber generelt om at følgjande tema blir teke omsyn til i reguleringsprosessen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plassering og utforming av naudsynte tiltak knytt til fylkesveg (kryss, avkøyrslar, busslommer, tilbod til mjuke trafikantar m.m.) - Tilhøva for mjuke trafikantar mellom varsla planområde og nærliggjande målpunkt (t.d. busshaldeplass, daglegvare, skule m.m.). - Forventa trafikkmengd og kapasitet på vegnettet - Trafikkmønster og reisemiddelfordeling - Plan for å sikre mjuke trafikantar under anleggsperioden <p>18. Vegkryss mellom kommunal veg 4950 Sjøkrigsskoleveien og fylkesveg 5206 Gravdalsveien. Vestland fylkeskommune har fått mange bekymringsmeldingar om det aktuelle vegkrysset. De beskriver ein trafikkfarleg situasjon. Det er difor viktig at ein kan lage ein utforming som er i tråd med Statens vegvesen si handbok N100 og som sikrar god framkomme og sikt for mjuke trafikantar.</p> <p>19. Trafikkanalyse for vegkryss mellom fylkesveg 558 Lyderhornsveien og fylkesveg 5206 Gravdalsveien. Planarbeidet vil medføre ein auke i trafikk, det bør derfor utarbeidast ein trafikkanalyse for vegkrysset mellom fylkesveg 558 og 5206. Trafikkanalysen må belyse dagens situasjon og framtidig situasjon.</p> <p>20. Planforslaget kan legge til rette for industri som er viktig i eit miljøperspektiv, men vil kunne ha negativ verknad for folkehelse. Denne konflikten er ikkje tilstrekkeleg avklart i overordna plan.</p>	<p>kulturminner vurdert som små. De to lagerbyggene som forutsettes revet er fra 80-tallet, og har lav kulturhistorisk verdi.</p> <p>15. Tas til orientering. Planen legger ikke lenger opp til tiltak i sjø.</p> <p>16. Tas til følge. Vegtransport og vegnett er grundig beskrevet og vurdert. Det er utarbeidet trafikkanalyse og mobilitetsplan til planforslaget samt KU trafikk. Informasjon og konklusjoner fra rapportene er benyttet i planbeskrivelse og i ROS-analysen. Det er utarbeidet vegtegninger lagt ved planforslaget.</p> <p>17. Tas til følge. Punktene er vurdert i trafikkanalysen og mobilitetsplanen. Det er i tillegg lagt en bestemmelse som sikrer myke trafikanter i anleggsperioden: <i>Før igangsettingstillatelse for veg skal det foreligge en plan for å sikre trafikkikkerhet for myke trafikanter i bygge- og anleggsfasen.</i></p> <p>18. Tas til følge. Planforslaget legger opp til en bedre og mer trafikkikker utforming av vegkrysset Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien. Tiltakene som foreslås er «timeglassutformet» bussholdeplass og ny fotgjengerovergang, med anbefaling om fartsgrensereduksjon i Sjøkrigsskoleveien (Gravdalsveien har alt fått reduksjon) og fartsdumper. Det er også utarbeidet en konsekvensutredning for trafikk. Her er <i>Trafikkikkerhet og mobilitet for myke trafikanter</i> et deltema. Planforslaget forbedrer situasjonen betydelig og tar opp i seg anbefalingene fra trafikkanalysen.</p> <p>19. Tas til følge. Framskrivningen fra trafikkanalysen viser at planforslaget og nærliggende planforslag for Sjøkrigsskolen ikke vil føre til stor økning i trafikk. Det blir en mindre økning, på rundt 5%. Denne økning har krysset Lyderhornsvegen/Gravdalsveien kapasitet til å håndtere. Om det skal være behov for lyskryss i fremtiden vil det være plass til det. Krysset er regulert i tråd med dagens situasjon.</p> <p>20. Tas ikke til følge. Det er ikke utarbeidet planprogram, men KU for tre ulike tema lagt ved planforslaget.</p>
---	---

		Vestland fylkeskommune rår til at det vert utarbeida planprogram som bidra til at det vert berekraftig utvikling i Simonsviken i heile sin breidde, sosialt, økonomisk og med omsyn til klima og miljø.	
8	Brannvesenet, 29.09.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bergen brannvesen forutsetter at planområdet tilrettelegges for brannvesenets kjøretøy, samt tilstrekkelig slokkevannskapasitet. 2. Tilkost for brannvesenet må ikke forringes til eksisterende bebyggelse i og rundt planområdet 3. Det henvises til brannvesenet sin veileder <i>Tilrettelegging for innsats for rednings- og slokkemannskaper.</i> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til følge. Det er tilrettelagt for brannbil og tilstrekkelig slokkevannskapasitet. VA-rammeplanen lagt ved planforslaget omhandler dette. 2. Tas til følge. Det er kun planlagt et nytt lagerbygg i nord samt erstatning av eksisterende lagerbygg i sør i tillegg til et nytt plan 2 i eksisterende verksbygg. Resterende arealer beholdes i stor grad slik som de er i dag. 3. Tas til følge. Det er utarbeidet VA-rammeplan lagt ved planforslaget.
9	Helsevernetaten, 19.10.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Simonsviken næringspark er omgitt av boliger, og en del av boligene ligger tett på industriområdet. For å redusere ulempene dette medfører for beboerne er det viktig at det settes krav til virksomhetene i industriområdet. 2. Dette gjelder særlig støy, men støv og lukt kan også medføre ulemper for naboene. Konsekvenser for omgivelser må være avgjørende i forbindelse med fastsetting av hvilke formål som tillates. 3. Klager på støy fra industriområdet gjelder særlig lavfrekvent støy fra skip på natt. Det er derfor viktig at landstrømsanlegget realiseres samt at det settes krav til at skip som legger til kai har mulighet til å koble seg på anlegget. 4. Helsevernetaten anbefaler at det settes grenser for støy på natt. Dersom det er mer enn en kilde til støy på natt i industriområdet vil det være den samlede støyen som er relevant for naboene. Det bør derfor settes krav til samlet støy fra industriområdet. 5. Helsevernetaten forutsetter at det nye lagerbygget vil eliminere Envir sitt behov for utendørs lagring. Ved etablering av nybygg og eventuelle støyende oppgraderinger av eksisterende bygg vil det være særlig viktig med god dialog med naboene, samt å se på mulige løsninger for å redusere støy i bygge- og anleggsperioden. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til følge. Det er utarbeidet flere rapporter i planarbeidet. Støyrapport og trafikkanalyse er her spesielt relevant. Det har vært avholdt to nabomøter i forbindelse med planarbeidet (ett ved oppstart og ett før innlevering til 1. gangs behandling) og konsekvenser av planforslaget beskrives i planforslaget. Planforslaget legger opp til at eksisterende virksomheter består, og at trafiksikkerheten forbedres betraktelig. 2. Tas til følge. Konsekvenser for omgivelser er grundig vurdert, samtidig er dette et næringsområde i dag – som skal sikres videre drift og utvikling gjennom en reguleringsplan. 3. Tas til følge. Det er etablert landstrømanlegg ved kaianlegget. Det er en forutsetning at dette benyttes av skipene som har anløp. 4. Tas til følge. Det er satt begrensinger til når støyende arbeid kan gjøres. 5. Tas delvis til følge. Etablering av lagerbygg (allerede gitt rammetillatelse) ved kaien slik at aktivitet som i dag skjer utendørs kan flyttes inn, er et viktig tiltak. Samtidig vil det nok fortsatt foregå aktivitet og noe lagring på kaien, blant annet som følge av transport av masser på skip.
10	Bergen Havn, 25.10.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det er viktig at det settes av tilstrekkelig areal til alminnelig ferdsel i sjø. Det bør ikke settes av større arealer i sjø til enkeltinteresser enn det som er nødvendig. 2. Ber om å få tilsendt tegninger når disse er ferdig utarbeidet. På dette stadiet kan ikke Bergen Havn se at planene vil komme i konflikt med de interesser som de er satt til å ivareta. 3. Bergen Havn minner om at tiltak som bygging, graving, utfylling i sjø samt andre tiltak som kan påvirke sikkerheten eller ferdselen i sjøområdet krever tillatelse fra BHF IKS (Bergen Havn Farvannsforvaltning IKS), jf. hfl. § 14, første ledd. En orientering om denne søknadsplikten bør etter vår vurdering inntas i reguleringsbestemmelsene. Det er ikke tilstrekkelig at tiltaket er vist i planen. Søknad må sendes i god tid før tiltak iverksettes. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til følge. Alt areal i sjø avsettes til HOS, havneområde i sjø. Dette er for å ha tilstrekkelig med manøvreringsareal for skip som skal legge til kai. Arealen overlapper noe med plangrensen til naboplan Sjøkrigsskolen. 2. Tas til følge. Bergen Havn er høringspart ved offentlig ettersyn. 3. Tas delvis til følge. Det legges ikke opp til nye tiltak i sjø, eller andre tiltak som vil påvirke sikkerhet eller ferdsel i sjø. Det tas derfor ikke inn noen bestemmelse om dette i planforslaget.
11	Bymiljøetaten, 26.10.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. I anbefalingskart vedlagt plandokumentene er det tegnet inn en ny gangforbindelse på østsiden av næringsområdet. Bymiljøetaten stiller seg spørrende til den nevnte gangforbindelsens egnethet og 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas ikke til følge. Det er ikke ønskelig å legge til rette for en gangforbindelse som kan benyttes av allmennheten her. Dette er et næringsområde. Det er behov for å åpne opp mellom næringsbygget og terrenget i øst, slik at det kan etableres en flomveg.

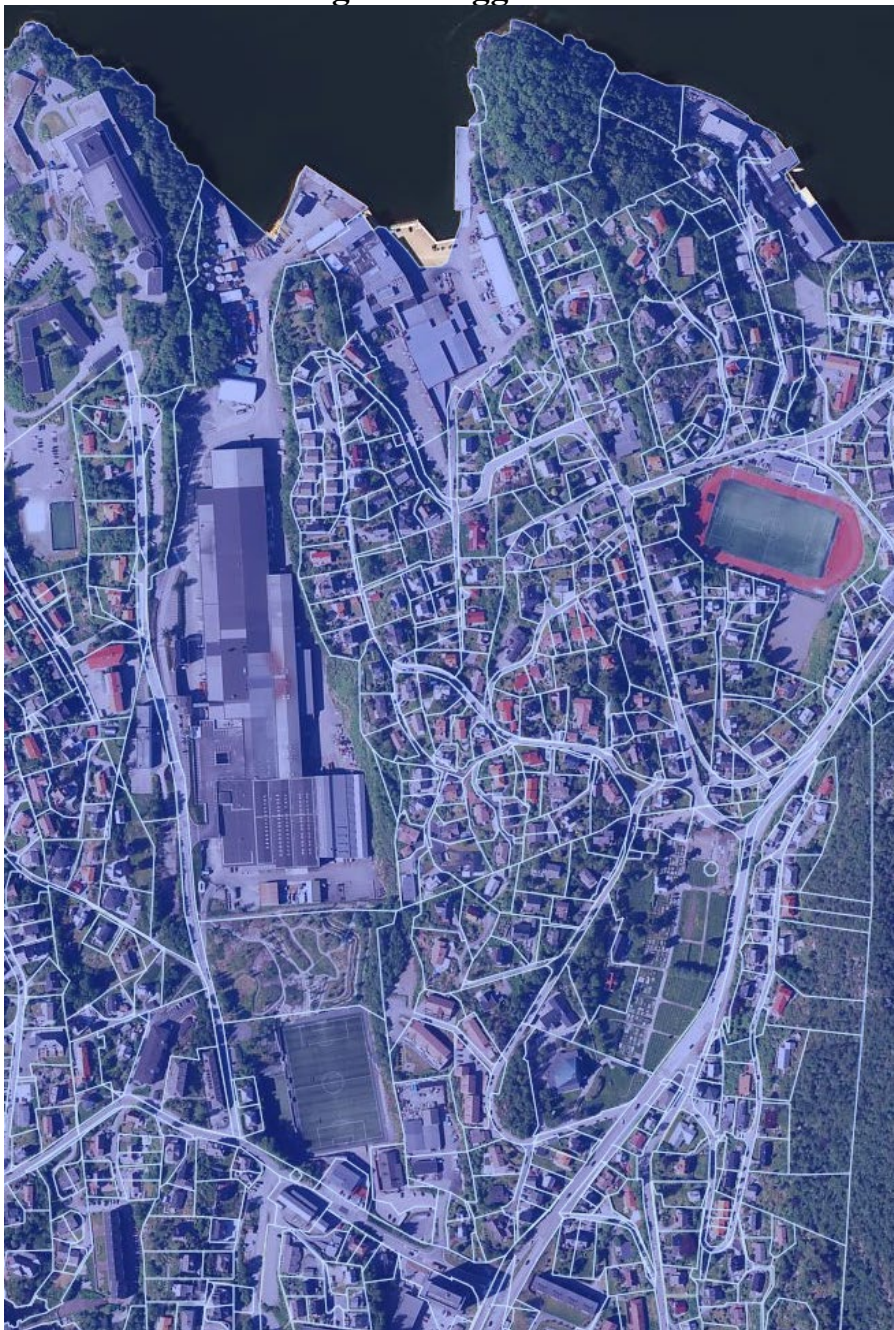
<p>formål mht. bruk for allmennheten, kaien som målpunkt og den manglende sammenhengen mot andre områder i nærheten.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Planarbeidet bør belyse og vurdere kobling mellom Bellonaparken og Lyreneset. 3. Det etterlyses en vurdering av kaien (som målpunkt for allmennheten), samt klargjøring av plassering, bredde og utstrekning av arealet som klassifiseres som ISPS-kai. 4. På toppen av fjellskjæringen i øst er det i dag et smalt sammenhengende vegetasjonsbelte som skaper en grønn korridor gjennom et svært tettbygd område. Vegetasjonsbeltet er i tillegg løvskog av særs høy bonitet. Slike skoger må kartlegges og ivaretas. 5. En ny forbindelse/byromsnettverk langs planområdet i øst med kjørbare vei rundt østsiden av bebyggelsen vil kreve vesentlige inngrep i den eksisterende skjæringen og vegetasjonsbeltet. Et allerede svært smalt vegetasjonsbelte vil innsnevres ytterligere. 6. Bymiljøetaten anbefaler at det i det videre arbeidet med planen ses på andre løsninger, med fokus på å minimere behovet for terrenginngrep samtidig som eksisterende vegetasjon bevares. 7. Kollen i nord må bevares og Bymiljøetaten anbefaler at denne i videre planarbeid blir avsatt med arealformål grønnstruktur sammen med vegetasjonsbeltet mellom industribygget og boligfeltet. 8. Planarbeidet må legge til rette for åpne, blågrønne løsninger, slik som etablering av grønne tak, bed, parkanlegg med innslag av vann og gjenåpning av lukkede bekker. Håndtering av overvann skal om mulig, og dersom det er hensiktsmessig, løses slik at arealer også kan brukes til lek, rekreasjon og være et parkmessig innslag i planområdet. Videre planarbeid må derfor se på mulighetene for å gjenåpne deler av bekken som i dag går i rør gjennom planområdet. Dette kan eventuelt vurderes i sammenheng med utvikling av en ny gangforbindelse/byromsnettverk langs østsiden av planområdet. 9. Innenfor plangrensen Sjøkrigsskoleveien til Gravdalsveien er noen av avkjørlene på motsatt side av tiltaket inkludert. Bymiljøetaten mener at planområdet må utvides ytterligere for å inkludere mer areal langs hele vegstrekningen. Avkjørlene til planområdet er dårlig utformet og må utbedres ved økt trafikk. Dette vil kreve mer areal til trafikkformål. 10. Det må sikres gode og trygge gangforbindelser til kollektivholdeplasser i området. Planen bør ses i sammenheng med Gravdalsplanen for å sikre god gangforbindelse med Lyderhornsveien. 11. BME forutsetter at tilkomst skal være fra Sjøkrigsskoleveien. Vi forutsetter at interne veger forblir private. 12. Avkjørsler og kryss fra kommunal veg skal vises i planen og følge gjeldende krav til frisikt, svingradius og lengdeprofil i henhold til vegvesenets håndbøker N100 Veg og gateutforming og V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss. 13. Strategisk planprogram for Laksevåg anbefaler felles adkomstvei til kaiområdene på eksisterende vei til Simonsviken, langs Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien. Anbefalingen bør belyses og 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Tas ikke til følge. Det planlegges ikke for noe ny kobling mellom Bellonaparken og Lyreneset. Det vil ikke være mulig å lage en sikker og offentlig tilgjengelig kobling gjennom de to næringsområdene som finnes i Simonsviken og Nygårdsviken. Dagens kobling går gjennom boligområdet, opp eksisterende turveg opp til Furukollen. Denne fungerer godt, og vil dermed videreføres. Dette vurderes ikke ytterligere i planforslaget. 3. Tas delvis til følge. Kaien skal ikke være et målpunkt for allmennheten. Det er i sin helhet en ISPS-havn og en aktiv havn for næringstrafikk som krever skjerming av sikkerhets- og HMS-grunner. 4. Tas til følge. Vegetasjonsbeltet mellom boliger og Simonsviken næringspark skal tas vare på så langt det lar seg gjøre. Deler av vegetasjonen mellom bebyggelsen og skjæringen kan bli påvirket ved etablering av flomveg. Vegetasjonen vil også påvirkes ved etablering av sikringsiltak. Natur og naturmangfold er kartlagt i egen rapport. 5. Tas delvis til følge. Åpningen langs bebyggelsen skal ikke fungere som del av et byromsnettverk. Det er behovet for etablering av flomveg som gjør at passasjen må etableres. Bredden på flomvegen vil holdes på et minimum, for minimalt med inngrep i terrenget. 6. Tas delvis til følge. Det har vært en lang prosess i samråd med Bergen Vann for å finne en løsning for flom og VA. Planen har som mål å minimere terrenginngrep og å bevare eksisterende vegetasjon. Samtidig må også VA-anlegg oppgraderes og være av tilstrekkelig standard for dagens og planlagt bruk. 7. Tas delvis til følge. Kollen i nord skal bevares. Arealet er foreslått regulert med hensynssone. Det legges opp til at villaen kan benyttes til flere formål samt noe mulighet for utvidelse av garasje/verksted samt andre mindre tiltak. 8. Tas delvis til følge. Bekken som renner gjennom planområdet, går i kulvert under eksisterende verksbygning. Verksbygningen skal ikke rives. Det er derfor ikke mulig å åpne opp bekken ytterligere. Det legges opp til å etablere åpen flomveg øst for bygget. Planområdet består først og fremst av næring og industri, hvor det ikke egner seg å etablere arealer for lek og rekreasjon. Bellonaparken sør for næringsparken videreføres i planforslaget. 9. Tas ikke til følge. Planområdet er avklart med Bergen kommune i forkant av oppstart av planarbeidet. Det er vurdert at arealet som er medtatt som planområde er tilstrekkelig. I endelig planforslag er planområdet noe minimert (knyttet til arealer langs veg) samt noe utvidet i Gravdalsvegen mot vest. Valgt vegløsning er utarbeidet og vurdert av fagkyndige. 10. Tas delvis til følge. Det er usikkert hvilken plan det henvises til. Det er ingen kjente planer for Gravdal på kommunens nettsider. Trygge gangforbindelser til kollektivholdeplass er sikret i planforslaget, med utbedret fortau, ny utforming av kollektivholdeplassene og ny fotgjengerovergang. Trafikkanalyse som er utarbeidet, tar også høyde for planforslaget for Sjøkrigsskolen. 11. Tas til følge. Tilkost til næringsparken er fra Sjøkrigsskoleveien, og interne veger forblir private.
---	---

		<p>vurderes i planarbeidet, herunder hvordan en slik løsning vil innvirke på trafikkbelastningen på anbefalt adkomstvei og på Nygårdsvikveien.</p> <ol style="list-style-type: none"> 14. Det etterlyses mer informasjon om bruken av dypvannskaien, herunder brukens effekt på tungtrafikk. 15. Planen må belyse hvordan en felles adkomstvei til Nygårdsviken eventuelt innvirker på kaiområdet som mulig målpunkt for gangforbindelse/byromsnettverk på østsiden av planområdet, slik som vist i anbefalingskart fra stedsanalysen. 16. BME anmoder om at tversgående gangforbindelser i planområdet belyses nærmere både i sør og i nord. Herunder kobling av tversgående gangforbindelser og ny gangforbindelse/byromsnettverk langs østsiden av planområdet, samt forbindelsenes koblinger mot tilstøtende områder og nabolag. 17. Planarbeidet bør omfatte utarbeidelse av en helhetlig plan for renovasjonshåndtering. 18. BME vil vise til tidligere innspill om at Simonsviken har et av få anlegg i Bergensområdet som har tillatelse fra miljømyndighetene til mellomlagring, behandling og utskipping av forurenset jord og -masser. For samfunnet, og for den sirkulære økonomien, er det viktig at det finnes slik anlegg i og rundt de store byene, der utfordringer med forurenset jord og masser erfaringsmessig er størst. 	<ol style="list-style-type: none"> 12. Tas til følge. Kommunale vegger er utarbeidet i tråd med gjeldende krav. Det finnes et avvik fra standard i planen, men dette er kun lengde på den ene bussholdeplassen langs fylkesvegen (Gravdalsveien). 13. Tas ikke til følge. Det er ikke ønskelig å legge til rette for tilkomst fra Nygårdsviken gjennom Simonsviken jf. målsettingen om at planen ikke skal føre til økt biltrafikk. En slik åpning vil uvegerlig føre til nettopp økt trafikk gjennom Simonsviken og til Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien. Dagens utforming på vegen er ikke tilstrekkelig trafikksikker for myke trafikanter, selv uten trafikkøkning. Trafikkøkningen blir minimal som følge av planforslaget, og ny utforming vil gjøre vegen trafikksikker. 14. Tas delvis til følge. Det legges ikke opp til utviding av dypvannskaien. Når det gjelder trafikk benyttes kaien i dag til frakt av masser fra Envir. 15. Tas ikke til følge. Det skal ikke legges til rette for allmenn gangforbindelse til kaien. Dette er et industriområde. Tiltaket øst for eksisterende bygning er en flomveg, ikke en gangveg. 16. Tas delvis til følge. Det etableres ingen gangforbindelse øst for bebyggelsen. Andre gangforbindelser, som turvegen opp til Furukollen, reguleres i planforslaget. 17. Tas ikke til følge. Innenfor dagens planområde, organiserer nesten alle virksomheter egen renovasjonsløsning. Dette er en løsning som planforslaget viderefører. I næringsparken er det mange ulike virksomheter, med svært varierende behov for renovasjonsløsning. Avstandene mellom virksomhetene er også for stor til at renovasjon kan samles på ett sted. Det er derfor ikke utarbeidet noen helhetlig plan for renovasjonshåndtering. 18. Tas til orientering. Planforslaget legger opp til videreføring av Envir virksomhet.
12	Byarkitekten, 27.10.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gjeldende arkitektur- og byformingspolitikk skal være premissgiver for planlegging og den arkitektoniske utformingen. 2. Påpeker at området i sin helhet må planlegges med sikte på gode terrengtilpasninger som er tilpasset naturen og særpreget i området. Viser til prinsipp 04 – samspill mellom by og natur – i Arkitektur+. Prinsippene må gjelde for utvikling av hele Simonsviken næringspark, men Byarkitekten vil påpeke at dette er spesielt viktig for Envir-bygget nede ved dypvannskaien. 3. Byarkitekten vil anbefale å se på løsninger som i større grad tar hensyn til naturlige overganger til tiliggende terreng og minimere bruk av skjæringer. Kan bygg legges inntil skjæringer? Byarkitekten oppfordrer til å se på løsninger hvor ny vegetasjon skjuler eventuelle skjæringer sett fra sjøen, eller at skråninger blir revegetert for å redusere de negative fjernvirkningene fra sjø og skape et mer attraktivt miljø. 4. Det nye lagerbygget til Envir er dominerende spesielt sett fra sjøen. Byarkitekten vil oppfordre til å se på løsninger som bryter ned volumet. Både for å dempe størrelse og bygge ned skalaen av bebyggelsen ned mot sjøfronten bør det vurderes om bygget kan trappes ned i flere nivåer som følger det historiske fallet ned mot sjøen. Høydeforskjeller kan tas med ramper/terrengsprang mellom 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til følge. Planforslaget vurderes opp mot Arkitektur+ i planbeskrivelsen. Planen regulerer en næringspark, og ikke alle prinsippene i veilederen er like relevant. 2. Tas delvis til følge. Planforslaget legger opp til lite endringer på eksisterende terreng. Bygget i nord har allerede fått rammetillatelse med vilkår om reguleringsplan. Det kan forekomme justeringer/endringer, men ettersom det allerede er godkjent for bygging av Bergen kommune, legges bygget og dens utforming (fra rammesøknaden) til grunn for planforslaget. 3. Tas til følge. Planlagt bebyggelse plasseres tett inntil skjæring. Det vil ikke etableres nye skjæringer, men skjæring i øst kan bli noe mer synlig/fremtredende, etter etablering av flomveg. Eksisterende vegetasjon skal beholdes så langt det er mulig, jf. KU for natur. 4. Tas delvis til følge. Bygget er allerede gitt rammetillatelse, så eventuelle endringer på bygget må gjøres innenfor det som er omsøkt. I det omsøkte bygget er variert materialbruk en måte å bryte ned det store volumet. Byggets fotavtrykk bygges delvis ned i bakken og vil slik fremstå mindre ruvende. Nedtrapping av bygget vil ikke være forenelig med bruken av bygget. Dette vil om mulig måtte føre til et større fotavtrykk, hvilket ikke vil være ønskelig.

		<p>flatene både innendørs og utendørs – for å tilpasse bygget bedre til omgivelsene. <i>Utform og plassér byggverk slik at bebyggelsen reflekterer den underliggende topografien.</i> Byarkitekten synes dette er spesielt viktig i et landskapsdrag ned mot Byfjorden.</p> <ol style="list-style-type: none"> Støtter vurderingen om at næringsparken kan få et grønnere preg med større bruk av vegetasjon o.a. Fremtidige åpne overvannsløsninger kan også hjelpe å bidra til å få en fremtidig struktur på området. Gangveier og transportårer kan legges sammen med / langsmed blågrønne strukturer som er robuste med tanke på store regnskyll i fremtidig ekstremvær. Byarkitekten oppfordrer til å velge innovative og helhetlige energi- og klimaløsninger som gir høy arkitektonisk og miljømessig kvalitet. Byarkitekten anbefaler gjenbruk av flest mulig eksisterende bygninger og materialer og vil oppfordre til å tenke ambisiøst når det gjelder sirkulær tankegang i alle deler av utbyggingstrinn og utbyggingsprosjekt på tomten. Ambisjoner for dette kan gjerne innarbeides i reguleringsbestemmelsene. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas ikke til følge. Det vil ikke legges til rette for et grønnere preg. Arealer som er asfaltert i dag er jevnlig i bruk. Ytterligere grøntareal vil kun gjøre arealene mindre brukbare. Bekken som går gjennom planområdet, er lagt i kulvert under hovedbygningen. Det kan ikke etableres en åpen løsning uten å rive bygget, som er uaktuelt. VA-rammeplan legger opp til at det etableres en flomveg øst for hovedbygget. Dette vil bli en åpen løsning. Internveger og transportårer skal ellers ikke endres på, og vil ikke påvirke blågrønne-strukturer. Unntaket er etablering av flomvei, som vil kreve inngrep i terrenget. Tas delvis til følge. Nesten alle eksisterende bygninger på tomten beholdes. Det er lagt inn krav om plan for avfallshåndtering i bygge- og anleggsprosessen. Det er også benyttet verktøyet «klimanorm» fra Bergen kommune, for å vurdere planforslaget. Dette og et følgenotat er brukt som vurdering.
13	LUKS, datert 19.09.22	<ol style="list-style-type: none"> Planen må sette av nødvendige arealer for varetransport og biloppstillingsplasser. Disse må ikke være i konflikt med arealer som avsettes til myke trafikanter. Det må sikres biloppstillingsplasser som ivaretar sikkerheten for leveranser samtidig må sjåførens arbeidsmiljø ivaretas for adkomst til varemottak samt varelevering. Dette er byggets og virksomhetens ansvar. Det skal fra biloppstillingsplassen til varens plassering være plant, snøfritt samt uten andre hindringer. Ved behov for å snu kjøretøy må det settes av areal til dette. Lastebiler må ha vegbredde ved toveistrafikk på minimum 7 meter. Frihøyde 4,5 meter, bredder etc. må følge regelverkets krav. Det må også støysikres mot boliger. I tillegg må adkomst til varemottaket være i samsvar med Arbeidsplassforskriften. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til følge. Det er i planområdet nødvendige arealer til både varetransport og biloppstillingsplasser. Parkeringsplasser for bil og varebil kommer ikke i konflikt med sykkelparkeringsplasser. Dette tar i stor grad utgangspunkt i eksisterende løsninger som fungerer godt. Tas til følge. Biloppstillingsplasser og tilkomst for varebiler er sikret i planen. Tas til følge. Dette er det tilstrekkelig lagt til rette for med dagens utforming. Planforslaget legger ikke opp til å endre på det. Tas ikke til følge. Gravdalsvegen og Sjøkrigsskoleveien reguleres i tråd med anbefalinger gitt i trafikkanalyse. Detaljplaner for veg er utarbeidet av fagkyndige. Vegkrysset Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien oppgraderes. Det er god plass til manøvrering i næringsparken. Tas til følge. Det er utarbeidet en støyrapport til planforslaget. Tas til følge. Forslagsstiller er kjent med Arbeidsplassforskriften.
14	Bergen Vann v/Laura Johnsen, 28.10.22	<ol style="list-style-type: none"> Innledningsvis gir VA-etaten opplysninger om offentlig vannforsyning og avløpssituasjon i området. Det er lagt ved VA-ledningskart. VA-etaten har lagt ved en liste med hva som skal dokumenteres i VA-rammeplanen. Det må i reguleringsbestemmelsene stilles krav om at VA-rammeplanen skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og byggesaksbehandling. VA-rammeplanen sendes direkte til Bergen Vann for uttalelse. Komplette VA-rammeplan skal vedlegges planforslaget til 1. gangs behandling. Avløp fra området føres til utslipp direkte til sjø. Det vil bli krav om at avløpet tilknyttes kommunalt avløpsanlegg som går til renseanlegg og at avløp og overvann separeres. Dersom tiltak kommer i konflikt med eksisterende kommunale ledninger som krysser over eiendommen må disse legges om. Kostnader ved omlegging skal dekkes av tiltakshaver. Bergen Vann beskriver krav til avstand og leggedybde. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til orientering. Det er utarbeidet en VA-rammeplan som del av planarbeidet. Bergen Vann er holdt godt orientert underveis i prosessen. Bergen Vann har blant annet vært med på befaringsområde, og det har vært avholdt flere møter med gjennomgang av utkast og løsninger. Tas til følge. Punktene fra listen er medtatt i VA-rammeplanen. VA-rammeplanen skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og byggesaksbehandling. Tas til følge. VA-rammeplanen er forelagt Bergen Vann, og blitt godkjent. Tas til følge. Dette legger VA-rammeplanen opp til. (punkt 5-18) Tas til orientering. Alt er svart ut i VA-rammeplanen 19. Tas til følge. Det legges ikke opp til å legge ledninger over andres grunn. 20. Tas til følge. Eneste planarbeid som pågår i nærheten, er plan for Sjøkrigsskolen. Denne er relevant for planforslaget i forhold til flere tema, og det har vært dialog i planarbeidet. Vi kan ikke se at VA-rammeplanen fører til ulemper for tilgrensende planer.

- | | | | |
|--|--|--|--|
| | | <ol style="list-style-type: none"> 7. Utbyggingen forutsetter etablering av nytt hovedledningsanlegg inn i reguleringsområdet og skal tilrettelegges med slokkevannsuttak iht. VA-norm for Bergen. Vannledning frem til slokkevannsuttak skal overtas av kommunen ved Bergen Vann. 8. Det må sikres tilstrekkelig kapasitet til slokkevannsuttak og om nødvendig må det bygges trykkøkingsanlegg. 9. Dersom det ikke er kapasitet på det kommunale vannledningsnettet til å levere ønsket vannmengde til eventuelt sprinkleranlegg må det eventuelt bygges eget basseng. Kostnader må dekkes av tiltakshaver. 10. Overvann skal håndteres iht. kommunedelplan for overvann og retningslinjer for overvannshåndtering i Bergen kommune. 11. Åpne blågrønne løsninger skal prioriteres. 12. Ved etablering av fordrøyningsanlegg er det viktig at det blir avsatt areal til dette formålet i reguleringsplanen. 13. Eksisterende vannveier skal holdes åpne og ikke legges i rør. 14. Overvann tillates ikke ført til avløp-fellesledning. 15. Flomveier må sikres. 16. Avløpsvann som kan inneholde bensin, olje m.m. skal føres inn på nettet via oljeutskiller. 17. Eventuelt fettholdig avløpsvann skal føres inn på nettet via fettutskiller. 18. Nybygg i planområdet kan påregne å få tilknytningsrett til kommunalt VA-nett fra Bergen Vann. Dersom private ledninger skal benyttes forutsetter det at ansvarlig prosjekterende foretar en faglig vurdering av disse, og at en finner både kvalitet og kapasitet tilfredsstillende for en eventuell økt belastning forårsaket av ny tilknytning. 19. Før tilknytningsrett til kommunalt vann- og avløpsnett kan gis, må det dokumenteres at tiltakshaver har sikret seg nødvendige rettigheter for å legge ledninger over annen manns eiendom. Disse vedlegges anmodning om forhåndsuttalelse til Bergen Vann. 20. Forutsetter at planen koordineres med tilgrensende planer og at endringer som følge av denne reguleringsplanen ikke medfører ulemper for tilgrensende planer. | |
|--|--|--|--|

Merknadskart – se eget vedlegg



Ansvarlig for utarbeidelse av mal for skjema:
Byplanavdelingen, Plan- og bygningsetaten, Bergen kommune
Sist revidert: 16.10.2020